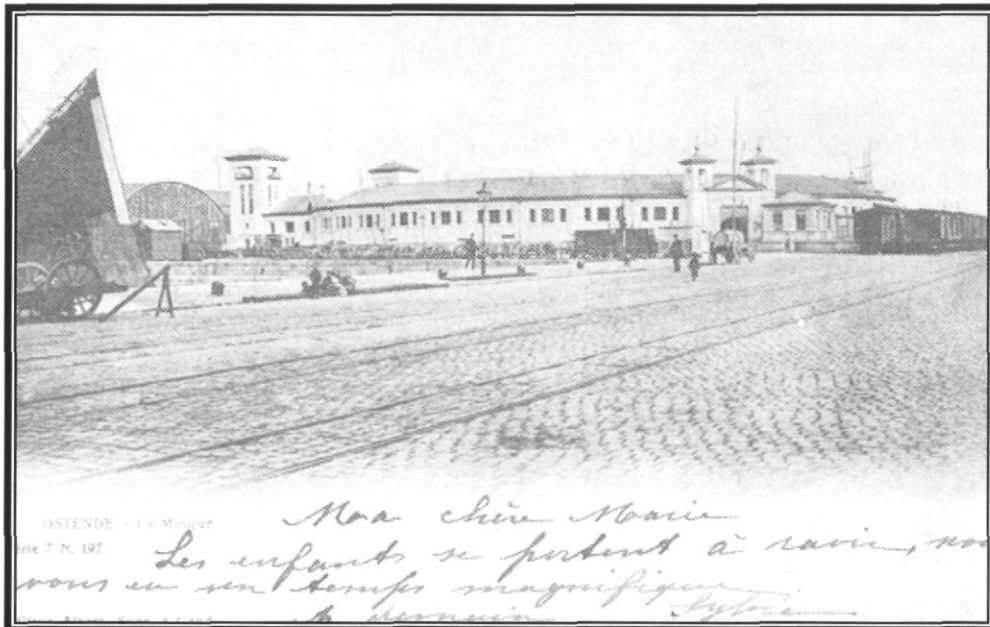


# DE GESCHIEDENIS VAN DE REDERIJ ASPESLAGH - DECEUNINCK

## EEN BROK GESCHIEDENIS UIT HET LEVEN VAN DE ROEMRIJKE OOSTENDSE STOOMVISSERIJ. 1889 - 1930

door Raymond Vancraeynest.



De oude vismijn.

De bedrijvigheid van de rederij Aspeslagh – Deceuninck speelde zich helemaal af in de oude vismijn. Dat cirkelvormig gebouw werd ingewijd op zondag 16 februari 1879. Vooraan een dubbel tramspoor van de stadslijn en tegenaan de kaai van het strandingsdok (Montgomerydok) een dubbel treinspoor. De oude vismijn bleef in dienst tot aan de inwijding van de nieuwe vissershaven op 15 september 1934. De treinsporen werden uitgebroken in december 1936. De oude vismijn werd afgebroken in januari en februari 1938.

## INHOUDSOPGAVE.

### Hoofdstuk I. Ontstaan en ontwikkeling tot aan Wereldoorlog I.

1. Het begin van de stoomvisserij te Oostende.
2. De nieuwe uitdagingen van de stoomvisserij.
3. Het ontstaan van de rederij Aspeslagh.
4. Voorspoed en tegenslag.
5. Bloei niettegenstaande gebrekkige haveninstallaties te Oostende.
6. De rederij Aspeslagh & Zonnekeyn bedrijft ook de moluwevisserij.
7. Plannen voor een nieuwe vissershaven.
8. Voor- en tegenspoed voor de rederij H.P. Aspeslagh.
9. Henri Aspeslagh en zijn potentiële opvolgers.
10. Hoe zagen de stoomtreilers van de rederij H.P. Aspeslagh er uit?

### Hoofdstuk II. De rederij tijdens Wereldoorlog I in Engeland.

1. De uitwijking van de vloot naar Milford Haven.
2. De Vlaamse visserskolonie in Milford Haven.
3. Opeising van de schepen van de rederij Aspeslagh.
4. Een rederij zonder schepen.
5. Moeilijkheden met de vissers.

### Hoofdstuk III. De rederij na Wereldoorlog I tot aan de vereffening in 1930.

1. De terugkeer naar België.
2. Economische en sociale moeilijkheden.
3. De oorlogsschadevergoeding.
4. De rederij R.& H. Aspeslagh frères & A. Deceuninck.
5. Stichting van de N.V. "Pêcheries Ostendaises".
6. Uitbreiding van de vloot.
7. Jaren van bloei en grote tegenslagen.
8. De grote staking in de Engelse kolenmijnen. De laatste winstgevende jaren
9. De beste tijden zijn voorbij
10. Het doek valt over de rederij.

Vlootlijst met aanmerkingen over de schepen.  
Verwijzingen.

## § 1. ONTSTAAN EN ONTWIKKELING TOT AAN WERELDOORLOG I.

### 1. Het begin van de stoomvisserij te Oostende.

Na eeuwen zeilvaart kwam in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw de stoomvaart meer en meer in gebruik. In de tweede helft van die eeuw deed de stoom ook haar intrede in de zeevisserij, meer bepaald in Engeland, waar in 1864 de eerste proeven met de stoomvisserij plaats hadden.<sup>(1)</sup> Het moet ons niet verwonderen dat die proeven in Engeland gebeurden. De Engelsman James Watt - eigenlijk was het een Schot, want hij was in 1736 geboren in Greenock bij Glasgow - was immers de grondlegger van de stoommachine geweest.

Te Oostende kwam het eerste stoomvissersschip twintig jaar later in de vaart. Het was de firma "J. et L. Dossaer & Co" die in april 1884 de eerste stoomtreiler aankocht in Engeland. Het werd de 0.71 PRIMA waarop Florimond Zonnekeyn (°Adinkerke 19.12.1854, † Oostende 15.04.1946) schipper was. Het schip was gebouwd te Granton (bij Edimburg, Schotland), was 30,18m lang en 6,10m breed.<sup>(2)</sup> Nog vóór het einde van 1884 kwam te Oostende een tweede stoomtreiler toe die door de firma Dossaer in Engeland was gekocht. Het werd de 0.122 FRANCO-BELGE. Beide stoomschepen hadden een tonnenmaat tussen 50 en 60 ton netto en hadden een bemanning van 8 à 9 koppen.

De naam van dat laatste schip wijst erop dat er in die commanditaire vennootschap, die in 1880 was gesticht, benevens de twee gebroers Dossaer, nog een Franse onderdaan Henri Herbaux-Tibeauts uit Toerkonje voor een derde van de aandelen had gezorgd.<sup>(3)</sup> Benevens die twee stoomboten bezat Oostende toen nog 192 zeilboten met een tonnenmaat van gemiddeld 40 ton.<sup>(4)</sup>

In het begin van 1885 kwam er te Oostende nog een stoomvaartuig bij, ook aangekocht in Engeland, eigendom van reder Frederic Rooryck, de JULIETTE-MARIE. De nieuwe reder was voorheen hoofd van de sleepdienst te Duinkerke, maar woonde toen in Oostende.<sup>(5)</sup>

Op 7 maart 1885 werd te Luik, voor notaris Jamar, de eerste naamloze vennootschap gesticht voor de uitbating van stoomtreilers in België: de "Société des Pêcheries Ostendaises".<sup>(6)</sup> Alfred Golder werd als directeur te Oostende aangesteld. Golder was tot dan toe werkzaam geweest op de kantoren van een van de grootste Oostendse reders van de zeilvisserij Vroome, die nooit op de stoomvisserij is overgeschakeld. De aandeelhouders van deze nieuwe rederij waren Luikse industriëlen, waaronder Jules Orban de Xivry wel de meest bekende was. Deze rederij bracht in hetzelfde jaar 1885 haar eerste stoomtreiler in de vaart: de 0.43 CATHERINE, gebouwd te Luik.

Nog andere reders schaften zich in dat jaar stoomtreilers aan in Engeland. Ook de firma Dossaer zette een derde stoomboot in, weer gebouwd te Granton, de 0.187 SECUNDA<sup>(7)</sup> genoemd, weldra gevolgd door de 0.153 TERTIA en de 0.204 QUARTA. Een stoomtreiler kostte toen gemiddeld 125.000 frank en haalde een snelheid van 10 knopen. (ca. 18,5 km/u)<sup>(8)</sup>

In totaal kende de Oostendse vloot in 1885 een toename van 7 stoomschepen zodat op 31 december 1885 de vloot 9 stoomschepen telde, benevens nog 195 zeilschepen.<sup>(9)</sup>

## **2. De nieuwe uitdagingen van de stoomvisserij.**

De stoomtreilers brachten een echte revolutie teweeg in de zeevisserij. Ze waren niet meer zo sterk gebonden aan weer en wind zoals de zeilschepen. De dagen van afvaart en van verkoop in de vismijn konden beter vooraf geprogrammeerd worden. Daar de reders onderling echter niet tot afspraken kwamen, waren er op sommige dagen zulke grote hoeveelheden vis op de markt dat de prijzen gevoelig daalden. De reders hadden zich eigenlijk moeten kunnen verenigen om één grote rederij te vormen. Nog andere voordelen zouden daaruit voortgevloeid zijn. Een treiler zoals de PRIMA verbruikte 3 ton kolen in 24 uur. Die kolen werden geleverd onder de vorm van briketten. Die waren goed te stapelen zodat 1.150 kg briketten begrepen waren in één kubieke meter. Voor gewone kolen was dat slechts 800 tot 850 kg per kubieke meter. De stapels briketten op de kaaien werden omlijnd met witte krijstrepes om zodoende zoveel mogelijk diefstallen te vermijden. Als de reders gezamenlijk hun briketten hadden aangekocht, zouden ze kunnen genieten hebben van een prijsvermindering, die slechts geldig was bij een minimumaankoop van 100 ton.<sup>(10)</sup>

De aangevoerde vissoorten waren vooral schelvis, schol, rog en kabeljauw, maar de drie vijfde bestond uit schelvis.<sup>(11)</sup>

De stoomvisserij met de trawl of het sleepnet stond aan felle kritiek bloot. Men beweerde dat de zeebodem meedogenloos werd omgewoeld en dat het visbroed werd vernietigd. Ook toen al voorspelde men dat de Noordzee op die manier weldra zou leeggevisst zijn.

Wellicht heeft de wrevel van de zeilvissers, die tegen de Engelse stoomtreilers en tegen de Engelse vissers over 't algemeen, stilaan gegroeid was, er ook toe bijgedragen dat de Oostendse vissers in augustus 1887 in opstand kwamen tegen het lossen van de vis uit twee Engelse boten, waarbij doden en gekwetsten vielen.<sup>(12)</sup>

A. Lecointe, ingenieur van de Scheepsbouwdienst bij het Zeewezen te Oostende, was erg begaan met de Belgische koopvaardij en met de stoomvisserij. Hij was van mening dat er wel enige voorwaarden noodzakelijk moesten vervuld zijn om stoomtreilers met succes uit te baten, o.m.:

- 1) Een verstandig beleid voeren;
- 2) Een zeker aantal schepen tegelijk in uitbating hebben;
- 3) Over een goed opgeleide bemanning beschikken.<sup>(13)</sup>

Stoomtreilers uitbaten vereist immers grote investeringen, uitgaven voor onderhoud van het schip, van de machines, van het vistuig, de betaling van een grotere bemanning. Dat alles af te schrijven met de steeds onzekere opbrengsten van de verkoop in de vismijn. Het in bedrijf stellen van meerdere treilers liet een betere planning toe van de vaarschema's en de oplegbeurten. De werkzaamhe-

den vielen niet stil als, om een of andere reden, een schip uit de vaart moest worden genomen.

De grootste moeilijkheid was echter het vinden van een geschoolde bemanning. Niet alleen ervaren vissers, maar vooral goede mecaniciens waren zeldzaam. De school voor scheepsjongens, gehouden aan boord van twee opgelegde oude schepen, afgemeerd in het tweede handelsdok (nu Mercatordok) te Oostende bij de toenmalige Sint-Jansbrug - waar nu ongeveer de Mercator ligt - leverde, na vier jaar onderricht, eigenlijk geen vissers af, maar matrozen voor de koopvaardij, voor de mailboten, de lichtscheppen, de loodsboten, de sleepboten, enz. Eigenlijk had de stiel moeten geleerd worden aan boord van een vissersboot en niet van een visserijwachtschip.<sup>(14)</sup>

### **3. Het ontstaan van de rederij Aspeslagh.**

Op het einde van de jaren tachtig van de vorige eeuw hield de firma Dossaer uitverkoop van haar vloot stoomtreilers. De vennootschap was weliswaar opgericht in 1880 voor de duur van 15 jaar, maar ze werd al na 10 jaar, in 1890, ontbonden.<sup>(15)</sup> Alleen Louis Dossaer bleef nog actief als reder van 1891 tot 1893.<sup>(16)</sup>

Henri Pierre Aspeslagh (° Oostende 15 februari 1854), die op het kantoor van de rederij Dossaer als rekenplichtige werkzaam was, kocht in 1889 van Louis Dossaer, samen met Florimond Zonnekeyn, die, zoals reeds vermeld, schipper was bij Dossaer, de 0.122 FRANCO-BELGE.<sup>(17)</sup>

In het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw stagneerde de stoomvisserij te Oostende en ging zelfs achteruit. Op 31 december 1892 werden maar 7 stoomtreilers geteld van 45 tot 75 ton.<sup>(18)</sup> In de volgende jaren gingen de zaken weer beter. In 1894 werd aan boord van de 0.122 FRANCO-BELGE voor het eerst en met succes de visserij met borden toegepast. Dat was een visserijtechniek die het boomnet verving en het jaar voordien door een Britse visser in de grote visserij was ingevoerd. De "ottertrawl" of bordennet was een net dat met schuinstaande borden of planken werd open gehouden door de snelheid van het schip.<sup>(19)</sup>

Op het einde van 1895 telde Oostende opnieuw 11 stoomtreilers op een totaal van 180 vissersboten.<sup>(20)</sup>

Het jaar 1896 zag de stichting van de nieuwe rederij "Société anonyme des Pêcheries à Vapeur" met Oostendse en Brugse aandeelhouders. John Bauwens was directeur te Oostende. De rederij zou zich alleen op de stoomvisserij toelagen zoals de naam het zelf zegt. Het eerste schip was toen al in aanbouw.<sup>(21)</sup>

De stoomvisserij kwam rond die tijd te Oostende stilaan tot volle bloei. In 1897 kwamen nog twee nieuwe rederijen tot stand: de "Société des Ecoreurs" met directeur L. Hessens en de "Société anonyme des Chalutiers à Vapeur". Tien nieuwe stoomboten lagen op de werven of werden opgeleverd in de jaren 1897-1900 waardoor het aantal stoomtreilers te Oostende ging stijgen tot meer dan 20. Het grootste probleem echter werd toen het gebrek aan plaats in de vismijn,

die helemaal niet gebouwd was om de massale aanvoer van vis door grote stoomschepen te verwerken. De reders stelden dat nieuwe aangepaste verkoop-hallen noodzakelijk waren zoals deze te Geestemünde.<sup>(22)</sup>

Ook de firma Aspeslagh & Zonnekeyn bleef niet ten achteren. Op 6 maart 1898 kwam te Oostende de nieuwe stoomtreiler O.125 TOURQUENNOIS toe, gebouwd door Cochrane & Cooper te Beverley. Het schip was 110.8 voet lang en mat 68,63 ton netto; aangedreven door een tripel-expansie stoommachine van 64 pk nominaal liep het schip 11,5 knopen.<sup>(23)</sup> De naam van het schip, vertaald als "Toerkonjenaar", wijst erop dat er bij de aandeelhouders, net zoals bij de firma Dossaer, industriëlen uit Toerkonje waren die het schip, dat 150.000 frank had gekost, hadden helpen financieren en in beheer hadden gegeven aan H. Aspeslagh en F. Zonnekeyn.<sup>(24)</sup>

De bemanning van de O.125 TOURQUENNOIS onder kapitein Florimond Zonnekeyn, redde op 13 februari 1899 op 4 mijlen WZW van het eiland Wight 6 bemanningsleden van de Noorse driemastbark MOLAND, thuishaven Egersund. De matrozen Louis De Bra, Auguste Declercq en Arsène Blonde hadden daarbij hun leven op het spel gezet. Ze werden om die daad van moed en zelfopoffering enige maanden later door de koning van Zweden en Noorwegen vereremerkt met de medaille 2<sup>e</sup> klas. De kapitein ontving een verrekijker.<sup>(25)</sup>

Een twintigtal Antwerpse financiers, waaronder verscheidene van Duitse afkomst, betoonden in 1898 ook belangstelling voor de ontluikende stoomvisserij. Samen met Henri Aspeslagh, reder te Oostende, werd voor notaris Frederic Gheysens te Antwerpen, op 16 april 1898, een vennootschap met geldschieting op aandelen (société en commandite par actions) gesticht, onder de benaming "Société anversoise de pêche H. Aspeslagh et Cie". De bedoeling was de visserij te beoefenen met één of meerdere stoomtreilers en alle andere activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks ermee verband hielden. De zetel was gevestigd te Oostende en H. Aspeslagh was alleen en onbeperkt verantwoordelijk voor het beheer. Hij alleen had alle gewone machten van afgevaardigde-beheerder; de anderen verbonden zich alleen tot het storten van het bedrag dat zij onderschreven hadden. De vennootschap werd opgericht voor 20 jaar en zou een einde nemen op 15 april 1918.

Het kapitaal werd vastgesteld op 150.000 frank, bestaande uit 60 aandelen van elk 2.500 frank. Henri Aspeslagh zelf bezat 6 aandelen. Onder de overige 22 aandeelhouders treffen we o.m. aan: Mathias von Bernuth, verzekeraar, met 10 aandelen; Ernest Karcher, handelaar, met 8 aandelen, en zijn maatschappij E. Karcher & Co met 3 aandelen, allen te Antwerpen. Voorts nog de bekende Antwerpse zakenlui Alfred en Robert Osterrieth met elk 2 aandelen. Opmerkelijk is de aanwezigheid van Alexis Mols, die ook betrokken was bij de "Compagnie du Tramway électrique d'Ostende- Littoral", opgericht voor dezelfde notaris Gheysens in 1896.<sup>(26)</sup>

H. Aspeslagh genoot als zaakvoerder een loon van 3% op de bruto-opbrengst van de verkoop van vis en ook op de netto-opbrengst voor het verrichten van

opslepingen en het leveren van reddingsbijstand. Hoewel hij inzake visserij over veel vrijheid beschikte, was hij toch onderworpen aan een toezichtscommissie die uit drie leden-aandeelhouders bestond: Mathias von Bernuth, Frederic Reiss en Ernest Kärcher.<sup>(27)</sup>

Weldra raakte bekend dat de nieuwe rederij H. Aspeslagh en Co een nieuwe stoomtreiler in Engeland had besteld.<sup>(28)</sup> Het schip, de O.140 NERVIEN<sup>(\*)</sup>, kwam te Oostende toe op 5 oktober 1898.<sup>(29)</sup> Het was gebouwd op de werf Edwards Bros. te North Shields. Schipper was Arthur Benard. (° Oostende 11.09.1861) Hiermee startte de rederij Aspeslagh de reeks schepen waarvan de namen steeds met de letter "N" zouden beginnen.

Op 31 december 1898 waren er te Oostende 22 stoomtreilers waarvan er 2 behoorden tot de rederij H. Aspeslagh & F. Zonnekeyn: O.122 FRANCO BELGE en O.125 TOURQUENNOIS, en één tot de rederij H. Aspeslagh & Co: O.140 NERVIEN. Op het einde van 1897 hadden we te Oostende maar 14 stoomtreilers<sup>(30)</sup>, en derhalve waren er 8 bijgekomen in de loop van 1898. Op 31 december 1899 waren er door 4 aanwinsten, maar door 5 verliezen, weer maar 21 Oostendse stoomtreilers.<sup>(31)</sup>

#### **4 Voorspoed en tegenslag.**

De O.125 TOURQUENNOIS, met schipper Zonnekeyn, bracht in 1899 niet minder dan 150.430 frank op, het hoogste bedrag dat ooit door één schip in één jaar werd verwezenlijkt. Voor die tijd was dat een fantastische som! Als we echter de opbrengsten bekijken van al de treilers van een zelfde rederij, dan kwam de rederij van Jules Baels op de eerste plaats voor het jaar 1899 en dat zou ook zo blijven in de volgende jaren.<sup>(32)</sup> We moeten met die opbrengsten nochtans voorzichtig zijn, want ook toen gingen de stoomschepen vaak hun vis verkopen in Engelse vissershavens.

Niet altijd liep alles van een leien dakje. Zo werd op 14 mei 1900 de O.122 FRANCO-BELGE, kapitein Oscar Lecluyse<sup>(†)</sup>, door het Duits wachtschip PFEIL, in de Duitse territoriale wateren, gepraaid en opgeleid naar Wilhelmshafen. De lading vis en het vistuig werden in beslag genomen. Op 20 mei was het schip terug in Oostende, maar de kapitein werd in Duitsland gevangen gezet.<sup>(33)</sup>

Op 25 mei 1900 liet J. Cartuyvels, consul van België te Keulen, aan onze minister van Buitenlandse Zaken weten, dat kapitein Lecluyse was moeten verschijnen voor de rechtbank van Aurich en daar zijn verklaringen, afgelegd te Wilhelmshafen, had herhaald. Op het ogenblik van de arrestatie in de Duitse territoriale wateren bevond hij zich in zijn kajuit onder de brug. Om 1 uur 's nachts had hij de wacht toevertrouwd aan de matrozen Corveleyn en Bailleul en hun nauwkeurig de koers uitgelegd die ze moesten sturen. Hij kon er dus niets aan

\* NERVIEN betekent Nerviër, een lid van de volksstam van de Nerviërs, die aan de Boven-Schelde en de Samber woonde en in 57 vóór Christus bijna volledig door de Romeinen werd uitgeroeid.

† Oscar Richard Lecluyse, ° Oostende 13 september 1856, was gehuwd zonder kinderen, maar voedde een weeskind van 3 jaar op uit menslievendheid.

doen dat ze het schip in de Duitse wateren hadden geleid, zo verklaarde hij. De procureur te Aurich dacht er anders over en oordeelde dat het overdragen van het bevel op onverantwoordelijke personen, in de nabijheid van de grens van de territoriale wateren, bezwarende feiten waren die streng moesten gestraft worden en besloot tot de inbeslagname van het vistuig en de vis en de veroordeling van Lecluyse tot 3 maanden opsluiting. De rechtbank veroordeelde de kapitein uiteindelijk tot 2 maanden gevangenis.

Als gevolg van deze feiten liet de waterschout Van den Plassche te Oostende voor al de vissers een bericht verschijnen dat al de kapiteins van stoomtreilers zeer voorzichtig moesten zijn in de nabijheid van de Duitse kusten. Bij overtreding stonden hun strenge straffen te wachten. De Duitse openbare opinie en de pers stonden volledig achter een strenge bestraffing.

H. Aspeslagh, een van de eigenaars van het schip, was nog in dezelfde maand mei naar Wilhelmshafen afgereisd. De waterschout Van den Plassche drong aan bij het Bestuur van het Zeewezen opdat het de Duitse overheid zou bewilligen rekening te houden met het voorbeeldig gedrag van kapitein Lecluyse. Hij be-dreef al meer dan 30 jaar de visserij, waarvan 10 jaar als schipper en hij achtte hem dan ook waardig om aanbevolen te worden in de goedertierenheid van Zijn Majesteit de Keizer van Duitsland. Het heeft niet mogen baten. Bij zijn terugkeer in Oostende werd Lecluyse door de waterschout ondervraagd en hij verklaarde dat hij cel nr.26 te Aurich had betrokken. Na 10 dagen werd hij op zijn verzoek buiten zijn cel in open lucht tewerkgesteld om allerlei klusjes op te knappen. Hij was goed behandeld geweest; het eten was overvloedig maar niet smakelijk: zwart brood, gortepap en soms een stuk vlees. Bij het verlaten van de gevangenis had hij 156 mark schuld voor gerechts- en onderhoudskosten. Als pand moest hij daar zijn horloge met zilveren ketting laten en een som van 5,69 frank. Zijn lege portemonnee had hij teruggekregen. Hij verklaarde voorts dat hij overigens goed behandeld was geweest en dat de bewakers alles hebben gedaan wat het reglement toeliet om zijn straf te verzachten. <sup>(34)</sup>

In het tweede halfjaar 1900 brak een crisis uit in de stoomvisserij in Engeland wegens de al maar stijgende uitbatingskosten. Ook te Oostende bleven verscheidene stoomtreilers weken in de dokken liggen, te wijten aan de duurte van de kolen. Als de kosten in 1890 per week 1.500 frank bedroegen, was dat nu al opgelopen tot 2.200 frank, dat is een stijging van nagenoeg 50%! <sup>(35)</sup> Toch deden de stoomtreilers van Aspeslagh & Zonnekeyn in november 1900 goede zaken. De O.122 FRANCO BELGE bracht na slechts 4 dagen zee 4.300 frank op en de O.125 TOURQUENNOIS na 6 dagen zee 7.200 frank. <sup>(36)</sup>

Op 22 december 1900 ging de O.122 FRANCO-BELGE, dat toen het kleinste en oudste schip was van gans de stoomvisserijvloot, verloren door een lek in de romp op ongeveer 30 zeemijl van IJmuiden. De bemanning werd gered en naar deze laatste haven overgebracht. <sup>(37)</sup>

Het jaar 1900 eindigde te Oostende met 27 stoomtreilers en daarvan waren er maar twee waarin H. Aspeslagh belangen had.



## **5. Bloei niettegenstaande gebrekkige haveninstallaties te Oostende.**

Hierboven werd reeds gewezen op het nijpend plaatsgebrek dat er bestond in de haven van Oostende om de stoomvisserij tot volle ontplooiing te laten komen. Een stoomtreiler moet immers, alvorens te vertrekken, benevens water, ijs en ander proviand voor de bemanning, een grote hoeveelheid steenkoolbriketten inslaan om de stoommachine, gedurende soms meer dan 20 dagen, draaiende te kunnen houden. Per etmaal bedroeg het verbruik in die tijd ongeveer 3 ton. De stokers aan boord stonden voorwaar voor een lastige karwei!

De stoomschepen moesten te Oostende aanleggen in het eerste handelsdok (nu Mercatordok) want ze hadden een te grote diepgang om het strandingsdok (nu Montgomerydok) binnen te varen. Ze lagen daar tussen de koopvaardijsschepen die geladen waren met hout, ijs, kolen, nitraat, enz. De kaaien waren bezet met hoge stapels gezaagd hout. In elk geval moesten de sporen van de trein, die langs beide kanten van de handelsdokken waren aangelegd, vrij gehouden worden. De toenmalige vismijn werd langs beide zijden door de spoorweg bediend, zowel langs de kant van de Visserskaai als langs de kant van de havengeul. Beide sporen kwamen bij elkaar ter hoogte van het café "t Waterhuis". Bovendien was er een drukke spoorwegtrafiek langs de zuidkant van de vismijn naar de oude kaai der stoomschepen. (nu verscheppingsbruggen 1 en 2) Toen legden daar de regelmatige lijndiensten aan naar Tilbury (Cockerill) en Londen (General Steam Navigation Company). Vis dat nu met vrachtwagens wordt vervoerd, werd vroeger naar het binnenland (en het buitenland) verzonden met de trein. Plaats om tussen die gezellige drukte nog briketten te stapelen in het bereik van de stoomtreilers was derhalve moeilijk, zoniet onmogelijk te vinden. De rederij Aspeslagh & Zonnekeyn kocht dan ook aan reder Ghys op 8 juli 1901, tegen 1.700 frank, de vroegere Engelse smak STANDARD om te dienen als kolenmagazijn. <sup>(38)</sup> Zo was de voorraad briketten steeds bij de hand en hij was dan nog beveiligd ook tegen diefstal.

De rederijen die stoomtreilers uitbaatten moesten ook nog beschikken over een magazijn waar netten, wisselstukken voor de machines, verf en allerlei ander materiaal aanwezig waren om de schepen bedrijfsklaar te houden. Het magazijn voor de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn was voor de eerste wereldoorlog gelegen op een binnenkoer van de Ooststraat nr.1.

Op zondag 4 augustus 1901 kwam te Oostende een nieuwe stoomtreiler toe voor de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn, gebouwd in Engeland op de werf Cook, Welton & Gemmell te Hull. Gedoopt als O.126 NEPTUNE <sup>(\*)</sup>, deed hij 's anderendaags zijn proefvaart. <sup>(39)</sup> Het schip mat 70,54 ton netto, had een machine van 66 pk nominaal en liep 11 knopen. De rederij had nu opnieuw 3 stoomtreilers in de vaart als we de O.140 NERVIEN meerekenen. De O.126 NEPTUNE met schipper en deelgenoot Florimond Zonnekeyn was een goed schip, maar vooral een schip met een uitstekende kapitein. In de Goede Week 1902 (Pasen op 30

\* NEPTUNE is de Franse benaming van Neptunus, de god van de zee en het water in de Romeinse mythologie.

maart) bracht het schip na slechts 12 zeedagen 12.178 frank op, een nog nooit bereikt record in Oostende. Hetzelfde schip bracht twee weken later, na 10 zeedagen, opnieuw 10.000 frank op. <sup>(40)</sup>

De rederij Aspeslagh & Zonnekeyn bleef succesvol en bestelde bij de werf Cochrane & Sons te Selby bij Hull een derde stoomtreiler. Dat schip mat 123,06 ton netto, was 120 voet lang en was 22 voet breed. Voortgestuwd door een tripel-expansie stoommachine van 71 pk liep het 11,5 knopen. Op 21 februari 1903 kwam het schip te Oostende toe. Gedoopt als O.127 NUMITOR <sup>(\*)</sup> was het toen het grootste schip van de Oostendse vloot. Florimond Zonnekeyn kreeg erover het bevel. <sup>(41)</sup>

## **6. De rederij Aspeslagh & Zonnekeyn bedrijft ook de moluwevisserij.**

Terwijl de O.126 NEPTUNE verder mooie besommingen maakte, werd de O.127 NUMITOR ingezet op de verse en op de moluwevisserij. Het schip vertrok op 13 april 1903 met 16 man aan boord en 375 vaten om de gezouten kabeljauw in te leggen. Op dinsdag 19 mei, na meer dan een maand afwezigheid kwam het schip terug van IJsland met 317 vaten moluwe en een grote hoeveelheid verse vis, gevangen juist voor het aanvangen van de terugreis. <sup>(42)</sup> In de maanden juni tot september deed de O.127 NUMITOR nog verscheidene reizen naar IJsland met aanvoer van vele vaten moluwe en verse vis. Het bleek weldra dat de 18 bemanningsleden, die toen al aan boord waren, het werk niet meer aankonden zodat vanaf einde mei, toen het schip opnieuw vertrok voor 5 à 6 weken, het aantal bemanningsleden op 21 werd gebracht. <sup>(43)</sup> De verse vis werd bij aankomst natuurlijk onmiddellijk verkocht en bracht in de regel tussen 6.000 en 10.000 frank op. Ook de kleinere O.126 NEPTUNE werd op dezelfde visserij ingezet en boekte ook mooie resultaten. <sup>(44)</sup> Voor de moluwe werden afzonderlijke verkoopdagen gehouden. De grootste opbrengst kwam hier van de verkoop van landorium. <sup>(†)</sup> Landorium was tot 50% duurder dan de andere moluwe. De ingezouten kabeljauw werd verkocht in tonnen van grote, grote middenslag en kleine middenslag moluwe. Ook andere vissoorten werden ingezouten en per vat verkocht zoals schelvis, koolvis, leng en heilbot. <sup>(45)</sup>

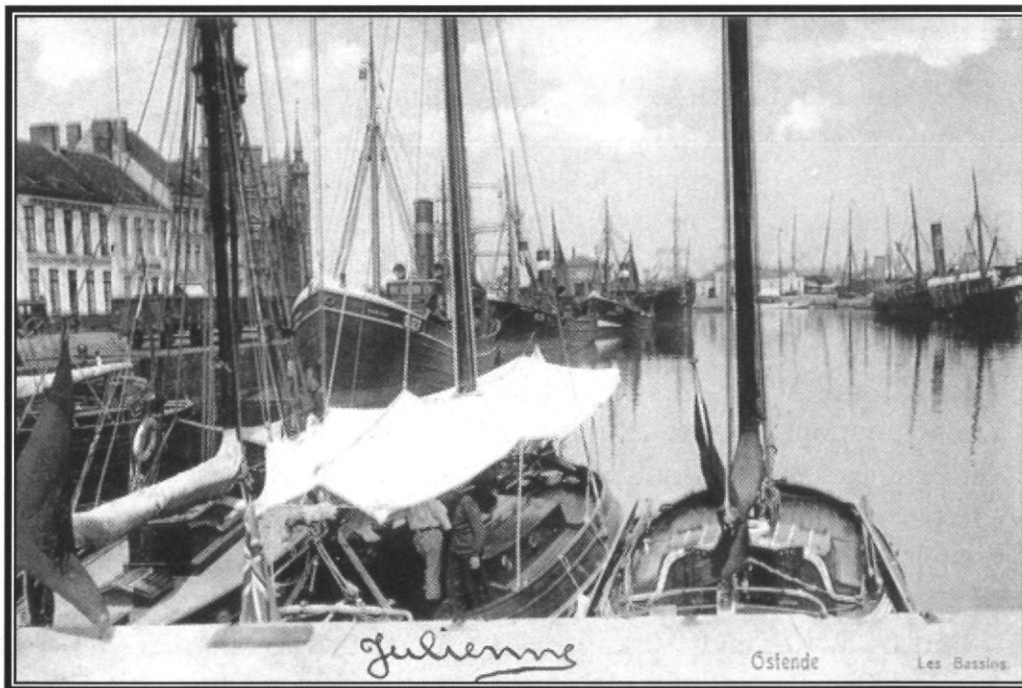
---

\* NUMITOR is de naam van een koning van Alba, grootvader van Romulus en Remus, die volgens de legende in 752 vóór Christus de stichters van Rome waren.

† Landorium: moluwe die laatst werd ingetond en daarom minder moest gezouten worden.



In de hoek van het eerste handelsdok (Mercatordok) ligt de O.25 AUGUSTA, ca. 1902 – 1903, uitgebaat door de S.A. Chalutiers à Vapeur, directeur August Pede. Aangekocht door H. Aspeslagh & F. Zonnekeyn in 1903 en gezonken op 21 juli 1904.



De O.127 NUMITOR van H. Aspeslagh & F. Zonnekeyn ligt in het eerste handelsdok (Mercatordok) ter hoogte van de Sint-Jorisstraat (Deke-nijstraat) ca. 1903. Het schip werd op 1 maart 1916 opgeëist door de belgi-sche regering en in huur gegeven aan de Britse Admiraliteit. Het werd ge-torpedeerd op 20 april 1918.

De andere Oostendse rederijen bleven niet bij de pakken zitten en bestelden ook nieuwe schepen, nagenoeg even groot als de O.127 NUMITOR en zetten die ook in op de moluwevisserij. De opbrengsten begonnen weldra te dalen, ook door de concurrentie van de Hollandse moluwe.

De moluwevisserij was hier in de 19<sup>e</sup> eeuw niet onbekend. Ze werd toen bedreven tijdens de zomermaanden, van april tot oktober, door zeilschepen op de Doggerbank, bij Fär Öer en ook wel bij IJsland. Vooral de vissers van de Westhoek bedreven die visserij van uit Duinkerke. Met de opkomst van de stoomvisserij, die de mogelijkheid verschafte de nadruk te leggen op de aanvoer van verse vis, stierf de zeilvisserij op moluwe uit. In 1902 vaarden van uit Oostende nog 6 zeilschepen, maar in 1903 slechts nog één.

De Oostendse vissers hadden zich in de loop van de jaren een reputatie opgebouwd bereiders te zijn van moluwe van de beste kwaliteit. Alfred Golder, zoals vermeld directeur van de "Société des Pêcheries Ostendaises", was al in 1888 begonnen met een eerste proef van moluwevisserij aan boord van de stoomtreiler O.43 CATHERINE met kapitein G. Zorgdrager. Dat schip was daarvoor te klein en de proeven werden stop gezet. In 1894 werden ze hernomen aan boord van de O.35 JULES ORBAN DE XIVRY van dezelfde rederij, weer met kapitein Zorgdrager.

Deze laatste hield het na enige tijd voor bekeken en trok naar IJmuiden waar hij de Oostendse bereidingswijze invoerde als walkapitein bij de firma Mercurius.<sup>(46)</sup>

IJmuiden was een nieuwe vissershaven, ontstaan verscheidene jaren nadat het Noordzeekanaal naar Amsterdam in 1876 werd geopend. De vismijn werd daar pas in 1899 in gebruik genomen. Oostende daarentegen was altijd van oudsher een vissershaven geweest, maar moest voortboeren met verouderde haveninstellingen, die helemaal niet aangepast waren aan de eisen van de stoomvisserij.

Ook reder Cesar De Grootte had in mei 1899 zijn nieuw schip O.1 MERCEDES ingezet op de moluwevisserij. Die schepen waren echter nog alle te gering van capaciteit om de moluwevisserij te bedrijven. Terwijl in 1903 de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn haar nieuw schip O.127 NUMITOR inlegde op de moluwevisserij, verlegde Cesar De Grootte met de O.1 MERCEDES zijn terrein naar de kusten van Spanje en Portugal.

De O.140 NERVIEN, het enige schip van de rederij H. Aspeslagh & Co, viste vooral in de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee. In januari 1902 kon schipper Arthur Benard bij het eiland Borkum een Noorse matroos redden van de bark BALGANY.<sup>(47)</sup> Op 30 september 1903 werd het voor de O.140 NERVIEN bijna een ramp. Om 5 uur in de morgen kwam het schip, steeds met dezelfde schipper, de haven binnengelopen toen het koninklijk jacht ALBERTA, met de koning aan boord, buitenstoomde. De scheepvaartbeweging in de havengeul was toen nog niet gereguleerd zoals nu. Het kwam tot een ernstige aanvaring. Het anker en een stuk ankerketting van de ALBERTA vielen op de treiler, die er een ingedrukte voorsteven en vier ingedeukte rompplaten aan overhield.

De ALBERTA voer verder en bevond zich enige tijd later in een droogdok aan het Kattendijkdok te Antwerpen. <sup>(48)</sup>

Hoewel de laatste jaren veel nieuwe stoomtreilers in de vaart werden gebracht, toch bleef het totaal aantal te Oostende vrijwel onveranderd door even grote verliezen. Op het einde van 1901 waren er 24 stoomtreilers; 1902 eindigde met 22 en 1903 met 21.

Vermelden we hier nog dat de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn in 1903 de O.25 AUGUSTA had aangekocht van de "Société anonyme des Chalutiers a Vapeur" met directeur August Pede. Jaak Aspeslagh werd als schipper aangesteld. (° Oostende 14.10.1871) Daar de O.25 AUGUSTA toen het enige schip was van de rederij Pede, hield die rederij met deze verkoop meteen op te bestaan. De AUGUSTA, die te Aberdeen was gebouwd en in juli 1898 te Oostende was toegekomen, zou niet lang meer varen voor de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn. Op 21 juli 1904 stootte het schip bij het lichtschip Smith's Knoll op een wrak en zonk. De bemanning werd gelukkig gered door de O. 65 PECHERIES OSTENDAISES V van Alfred Golder met schipper Alphonse Ponjaert. <sup>(49)</sup>

De rederij Alfred Golder bracht in 1904 de nieuwe treiler O.36 PRINCE CHARLES in de vaart, gebouwd te Beverley, en de Pêcheries à Vapeur van John Bauwens legde de nieuwe O.83 ROI DES BELGES in, gebouwd te Hoboken. Deze laatste rederij was trouwens de enige die in deze jaren haar schepen op Belgische werven liet bouwen: te Brugge bij de "Société des Aciéries et Forges de Bruges" en te Hoboken bij Cockerill. Al de andere Oostendse reders, ook Aspeslagh & Zonnekeyn, bleven trouw aan de ervaring van de Britse scheepswerven.

H. Aspeslagh liet zich door de concurrentie niet in de hoek duwen en bestelde bij de werf Cochrane & Sons te Selby een zusterschip van de NUMITOR. Op 12 februari 1905 kwam de O.128 NAUTILUS <sup>(\*)</sup> te Oostende toe. Schipper aan boord werd Alexis Leire. Het was het eerste schip dat verlicht werd met acetyleen. Het had ook 2 reddingsboten op het achterdek. <sup>(50)</sup> Wat er nu met dat schip precies gaande was blijft een raadsel. Reder H. Aspeslagh moest immers - naar de pers vermeldde - voor de consul van België te Hull onder eed verklaren dat het schip niet als oorlogsschip zou bewapend worden, noch zou betrokken worden in operaties die van aard waren de Belgische neutraliteit in opspraak te brengen. Er waren wel Duitse geldschietters, maar het was toch nog 9 jaar vóór het uitbreken van de eerste wereldoorlog in 1914! <sup>(51)</sup>

## **7. Plannen voor een nieuwe vissershaven.**

1905 was het jaar waarin de nieuwe handelsdokken en de nieuwe zeesluis Demy te Oostende in gebruik werden genomen. De stoomvisserij hoopte nu dat de koopvaardij schepen spoedig het eerste handelsdok (nu Mercatordok)

\* NAUTILUS is de naam van een koptogig weekdier, opgesloten in een platte spiraalvormig gewonden schelp in de Indische Oceaan.



De O.128 NAUTILUS in het eerste handelsdok (Mercatordok) vóór het waterschoutamt ca. 1909. Het schip werd verkocht op 29 augustus 1929 aan reders van Boulogne.



De O.126 NEPTUNE in het eerste handelsdok (Mercatordok) ca. 1910-1912, vóór het gebouw van Oscar Helmoortel (later was daar de firma J. Legaey gevestigd), een grote invoerder van Engelse kolen. Het schip werd op 26 december 1916 tot zinken gebracht door een Duitse duikboot bij Milford Haven.

zouden verlaten om zo over meer ruimte te kunnen beschikken. Dat ging echter niet zo vlug. De invoerders van gezaagd hout, kolen, ijs, nitraat, enz. hadden nog hun installaties in de buurt van de oude handelsdokken. De gasfabriek stond trouwens op het terrein van het huidig Gerechtshof en die had dagelijks een flinke lading kolen nodig. Het geschikt maken van de terreinen rond de nieuwe handelsdokken en de uitrusting ervan met stapelhuizen, spoorwegen, kranen, enz. zou nog jaren aanslepen.

De regering besliste ondertussen het eerste handelsdok te vergroten door het opnemen van een deel van de afleidingsvaart tot aan de brug van de Brugse Poort ter hoogte van de Oesterbankstraat. (die terreinen worden nu ingenomen door het tramstation, een deel van de parkeerplaats van het station Oostende-Kaai en de Brandariskaai) De aanbesteding had plaats op 4 mei 1905. De stuwbrug die toen bestond aan het begin van de afleidingsvaart - en het eerste handelsdok scheidde van de vaart - werd volledig opgeruimd en langs de westelijke oever van de afleidingsvaart werd een nieuwe kaaimuur gebouwd op caissons. Van het Openbaar Stapelhuis, gelegen op de hoek van de afleidingsvaart en de zuidkaai van het eerste handelsdok, werd de oostelijke vleugel volledig afgebroken; alleen het centrale deel en de westelijke vleugel bleven behouden.

De werken aan de vaart vorderden met een tergende traagheid. Achttien maanden waren voorzien, maar het duurde ruim drie jaar - tot in oktober 1908 - vooraleer de uitbreiding van het eerste handelsdok tot aan de brug van de Brugse Poort, Brandarisdok genoemd, in gebruik kon worden genomen. De reders ter visserij vroegen onmiddellijk dat de nieuwe kaaimuur zou ingericht worden om er briketten te stapelen en ook zou voorzien worden van watermonden voor de voeding van de stoomketels. Nadat de stoomschepen hun vis zouden gelost hebben op de noordelijke kaai van het handelsdok (de Keizerskaai, nu Vindictivelaan), zouden ze dan verhalen naar het Brandarisdok om zich daar te bevoorraden alvorens een nieuwe zeereis aan te vangen.

De grote schepen van de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn, de O.127 NUMITOR en de O.128 NAUTILUS, werden in de jaren 1906-1908 hoofdzakelijk ingezet in de wateren rond IJsland en de Britse eilanden, hoewel ze ook wel gingen vissen op de Spaanse en Portugese kusten. De vangsten in die laatste gebieden bestonden uit weinig kabeljauwachtigen, maar vooral uit grote tongen, mooie witte roggen, heek (mooie meid), rode poon, enz. In maart 1908 ving de O.127 NUMITOR op de Schotse kusten 6.000 grote kabeljauwen waarvan bijna 700 in één sleep, wat 14.527 frank opbracht. De O.128 NAUTILUS besomde tegelijk 13.644 frank na een reis van 20 dagen. <sup>(52)</sup>

In juni 1908 kwam de uitspraak inzake de aanvaring in het Kanaal in de nacht van 14 op 15 februari 1907, tussen de O.126 NEPTUNE, schipper Louis Zonnekeyn, zoon van Florimond, en de Oostenrijkse stomer ZORA. Hoewel de O.126 aan het vissen was met sleepnet, werd de schipper veroordeeld omdat zijn schip geen zeilschip was en bijgevolg had kunnen uitwijken. <sup>(53)</sup>

Reder Aspeslagh besepte als geen ander het groot gebrek aan accommodaties

voor de stoomvisserij in de haven van Oostende. De ontevredenheid in de mid-  
dens van de stoomvisserij groeide altijd maar aan. Al op 20 maart 1907 had de  
voorzitter van de Handelskamer in de algemene vergadering gepleit voor het  
bouwen van een nieuwe vissershaven met vismijn aan de oostkant van de ha-  
vengeul naar het voorbeeld van de buitenlandse vissershavens. Een studiecom-  
missie, aangesteld door het stadsbestuur, bezocht verscheidene vissershavens in  
Engeland en op het vasteland en bracht verslag uit in juli 1907. Maar er gebeur-  
de niets.

Op 8 mei 1908 opperde Henri Aspeslagh in de sectie visserij van de kamer -  
waarvan hij lid was sinds 9 juli 1898 - het voorstel de nieuwe grote spuikom  
van ruim 80 ha, die al verscheidene jaren afgewerkt was, maar nog niet in ge-  
bruik kon genomen worden, omdat het mechanisme om de sluisdeuren in wer-  
king te stellen nog verre van klaar was, als nieuwe vissershaven in te richten.  
Het stootte hem blijkbaar tegen de borst dat de reders van stoomtreilers voortdu-  
rend geconfronteerd werden met plaatsgebrek en verouderde haveninstallaties  
terwijl er daar een enorme uitgestrektheid onbenut lag, waarin grote bedragen  
werden geïnvesteerd. Hij werd in zijn voorstel gesteund door Alfred Golder,  
Jules Baels en John Bauwens. Ook de voorzitter van de Raad van Beheer van  
de Pêcheries à Vapeur, Alfred Stevens, steunde dat standpunt.<sup>(54)</sup>

De voorzitter van de Handelskamer echter kon dat voorstel niet bijtreden. Hij  
was van mening dat de spuikom haar functie, als wezenlijk onderdeel van de  
nieuwe haveninstallaties moest kunnen vervullen, aldus beantwoordend aan het  
doel waarvoor ze was ontworpen.<sup>(55)</sup>

Het was juli 1911 als de regering, na herhaalde malen geweigerd te hebben,  
toch besliste dat er een nieuwe vissershaven zou komen ten oosten van de ha-  
vengeul. Deze beslissing werd geconcretiseerd in artikel 3 van de conventie  
van 12 augustus 1912, gesloten tussen de stad Oostende en de Belgische Staat,  
onder minister van Openbare Werken Aloïs van de Vyvere.<sup>(56)</sup> Niettegenstaan-  
de de minister bekwame spoed had beloofd voor de uitvoering, zou het nog  
meer dan 20 lange jaren duren vooraleer de nieuwe vissershaven te Oostende  
zou ingewijd worden.

Door het gebrek aan installaties te Oostende was de ontplooiing van de stoom-  
visserij duidelijk gefnuikt. Het jaarlijks verkoopcijfer was tussen 1888 en 1905  
slechts gestegen met 17 %. De stijging te IJmuiden bedroeg 1.262 %, te Gee-  
stemünde 7.070 %, te Grimsby 131 %. IJmuiden en Geestemünde waren in  
1888 nog vrijwel onbestaande terwijl in de Britse vissershavens de stoomvisse-  
rij al in de jaren 1880 een grote ontwikkeling had gekend zodat de toename daar  
minder spectaculair was.<sup>(57)</sup>

De stoomtreilers konden te Oostende bij averij of voor periodiek nazicht, niet  
over een droogdok beschikken, zodat de reders verplicht waren bijkomende uit-  
gaven te doen om hun schepen daarvoor naar Antwerpen of Gent, maar meestal  
naar Britse of naar Nederlandse havens te sturen, tot groot nadeel van de te-  
werkstelling hier ter plaatse.



Van uit het provinciebestuur liet men geen gelegenheid voorbijgaan om erop te wijzen dat slechts op enkele kilometers oostwaarts de nieuwe haven van Zeebrugge ter beschikking lag, niet besmet door de luxe van het seizoenleven, rechtstreeks verbonden door de spoorweg met de belangrijkste consumptiecentra van het land, met immense aanlegmogelijkheden voor de stoomtreilers en met uitgestrekte terreinen ter beschikking van de rederijen. Men was er toen blijkbaar al van overtuigd dat het nog heel wat tijd ging vergen vooraleer de oevers van het zeekanaal Brugge-Zeebrugge zouden uitgegroeid zijn tot een nieuw Manchester waarvan men toen droomde, maar in afwachting zou men er al visserijinstallaties kunnen tot stand brengen en een nieuw IJmuiden zou er vanzelf ontstaan.<sup>(58)</sup>

Op 31 december 1908 waren er te Oostende 26 stoomtreilers tegen 23 op het einde van 1905, 1906 en 1907. De rederijen Aspeslagh & Zonnekeyn en H.P. Aspeslagh hadden er daarvan 5 in de vaart: O.125 TOURQUENNOIS, O.126 NEPTUNE, O.127 NUMITOR, O.128 NAUTILUS, O.140 NERVIEN. De NUMITOR en de NAUTILUS behoorden tot de grootste schepen van de Oostendse vloot.<sup>(59)</sup> Alleen de O.125 TOURQUENNOIS behoorde nog toe aan Aspeslagh & Zonnekeyn. De O.127 NUMITOR was in 1907 of 1908 overgenomen door H.P. Aspeslagh.<sup>(60)</sup> De O.140 NERVIEN, schipper Arthur Benard, behoorde aanvankelijk tot de "Société anversoise de Pêche H. Aspeslagh et Cie". Deze vennootschap die, zoals boven vermeld, in 1898 was opgericht voor 20 jaar, werd na 10 jaar op de buitengewone algemene vergadering van 7 september 1908 ontbonden.<sup>(61)</sup> Het enige schip was voortaan eigendom van H.P. Aspeslagh, een vennootschap met aandelen. (association en participation)

### **8. Voor- en tegenspoed voor de rederij H.P. Aspeslagh.**

De jaren 1909 en 1910 waren jaren van tegenslagen maar toch ook van voor-  
spoed. De O.125 TOURQUENNOIS, schipper Edouard Steenkiste, moest in mei 1909 wegens averij opgelopen in een storm, door de Franse stoomtreiler ALSACE op sleeptouw genomen worden naar Plymouth.<sup>(62)</sup> Hetzelfde schip brak op 14 juni zijn schroefas en werd twee dagen later door de O.140 NERVIEN, schipper Louis Defier, ook van H.P. Aspeslagh in onze haven binnengesleept.<sup>(63)</sup>

Tot overmaat van ramp kwam dat onfortuinlijk schip, het laatste van Aspeslagh & Zonnekeyn, in augustus 1909 door een aanvaring tot zinken in het Kanaal van Bristol. De bemanning werd gered door het aanvarende schip en te Newport aan land gezet.<sup>(64)</sup>

Dat verlies werd dadelijk goed gemaakt door de aankoop van de gloednieuwe treiler O.125 NEMROD<sup>(\*)</sup>, gebouwd op de werf Cook, Welton & Gemmell te Beverley. Het schip kwam op 24 januari 1910 te Oostende toe, maar ging helaas

\* NEMROD is de naam van een fabelachtige koning van Chaldea.



Op deze foto, waarschijnlijk genomen te Cheltenham ca. 1917, bemerken we van links naar rechts: Margriet Aspeslagh, echtgenote van Alphonse Deceuninck, haar vader, reder Henri Pierre Aspeslagh en zijn echtgenote Narcisse Maertens, tenslotte haar zuster Mathilde Maertens, die bij de familie inwoonde.

Alphonse  
Deceuninck  
(1884-1953)  
als jonge  
man ca.  
1905.



al op 19 februari, nog geen maand later, verloren in diep water bij St.Catherine's Point, eiland Wight. <sup>(65)</sup> De vloot van H.P.Aspeslagh telde nu weer maar 4 eenheden meer.

Op 7 november 1909 was het de O.128 NAUTILUS, schipper Alexis Leire, die aan de Engelse kust te kampen had met een schroefasbreuk. De stoomtreiler sloeg op drift en werd 24 uren later door de O.126 NEPTUNE, schipper Jaak Aspeslagh, van dezelfde rederij, opgesleept naar Oostende. <sup>(66)</sup>

Dat alles belette niet dat in het jaar 1910 nog een zusterschip van de NEMROD op 18 september te Oostende toekwam: de O.141 NARVAL. <sup>(\*)</sup> Het schip was opgeleverd door dezelfde werf, had 116.5 voet lengte en 21.9 voet breedte. Dat was het vijfde schip van H.P.Aspeslagh en het vertrok dadelijk ter visvangst naar het Sint-Joriskanaal. <sup>(67)</sup>

De andere Oostendse reders namen ook nieuwe schepen in ontvangst zodat de Oostendse vismijn, eind augustus-begin september 1910, overspoeld werd met vis; de toestand was ellendig. De reders, in akkoord met de verzenders, stuurden een petitie naar het schepencollege met het dringend verzoek de toestand ter plaatse te komen bekijken. Ondertekenaars waren: Bauwens, Aspeslagh, Baels, Golder, Nierynck, Halewyck, Desmedt, Hessens, Van Graefscupe en Willems. <sup>(68)</sup>

We mogen het een groot geluk noemen dat niettegenstaande het aantal stoomtreilers dat gezonken is door storm, door aanvaring, enz. het aantal mensenlevens dat verloren ging bij de rederij H.P.Aspeslagh zeer miniem was. De volledige bemanning werd altijd gered. Het eerste en enige slachtoffer viel, naar mijn weten, aan boord van de O.128 NAUTILUS, schipper Alexis Leire, op 2 april 1911 in de IJslandse wateren. Om 17 uur viel visser Pierre Deprée overboord en zijn lichaam werd niet meer teruggevonden. Hij liet een weduwe met 2 kinderen achter. <sup>(69)</sup>

Nog in 1911, op donderdag 31 augustus, om 4.30 uur in de ochtend, stak de O.141 NARVAL, schipper Jaak Aspeslagh, in zee en kwam in aanvaring met het ss EROS dat een lading kolen naar Oostende bracht. Het bleef gelukkig bij materiële schade: de voorstevan van de NARVAL werd ingedeukt en het schip keerde terug naar de haven. <sup>(70)</sup>

## **9. Henri Aspeslagh en zijn potentiële opvolgers.**

Henri Pierre Aspeslagh moet een zeer ondernemende persoonlijkheid geweest zijn, een durver. Als kind had hij een zware beenbreuk opgelopen met een blijvend letsel als gevolg. Het ene been was 8-10 cm korter dan het andere en zo moest hij een schoen dragen met een hoge hak. Het volk sprak van "den krommen Aspeslagh". Het gebeurt wel vaker dat mensen met een handicap zich leren teweerstellen en zo een grote zelfzekerheid verwerven. Hij is te Oostende overleden op 9 november 1925, wonend op het Stefanieplein 27. Op 14 november

\* NARVAL is de Franse naam voor narwal, een soort tandwalvis van de familie van de witte dolfijnen die leeft in de wateren rond de Noordpool, tussen 70° en 80° N.B.

werd hij om 11 uur in de Sint-Jozefskerk begraven.<sup>(71)</sup> Hij had toen al zijn verantwoordelijkheden overgedragen aan zijn twee zoons en zijn schoonzoon. Ik kom daar trouwens verder op terug.

Toen in de jaren 1905-1912 de rederij in volle expansie was, waren zijn twee zonen Richard (°1890) en Henri (°1895) nog te jong om in het bedrijf een rol te spelen. Op het kantoor van de rederij werkte toen Alphonse Deceuninck. Hij was geboren te Oostende op 22 december 1884 en had aan het Onze-Lieve-Vrouwecollege gestudeerd. Hij was maaglijder, klein van gestalte, mager en tenger van gestel, vrij sober in eten en drinken, rookte kleine sigaartjes die lang, vaak uitgedoofd, tussen zijn lippen bleven hangen. In visserijmiddens werd hij doorgaans "Fonsje Ceuninck" genoemd. Wellicht was zijn zwak gestel er de oorzaak van dat hij al 14 jaar was toen hij aan zijn humaniora begon. Na de zesde en de vijfde Latijnse klassen (nu het eerste en het tweede jaar) te hebben doorlopen, stapte hij over naar de vierde Handel (nu het derde jaar) en beëindigde zo zijn lager middelbare studies in 1901. Het jaar daarop, in 1902, hij was toen 18 jaar oud, verliet hij het college.<sup>(72)</sup> Zijn ouders waren ervan overtuigd dat hij de soldatendienst nooit zou overleven. Toen hij werd opgeroepen, hebben ze dan ook een ander persoon uitgekocht om in zijn plaats soldaat te zijn. Dat was mogelijk in die tijd. In die omstandigheden was bureauwerk voor hem de aangewezen bezigheid. Zo kwam hij terecht op het kantoor van de rederij Aspeslagh; ik vermoed dat het rond 1904 moet geweest zijn. Zoals dat zich vaak in zulk geval voordoet: hi j trouwde met de dochter Margriet op 6 februari 1912. Zo werd hij de trouwste medewerker van zijn schoonvader. Hij was toen 27 jaar en zijn echtgenote 23 jaar, oud genoeg dus om in het bedrijf dat hij al goed kende verantwoordelijkheid op te nemen.

In maart 1912 geraakte bekend dat de rederij Aspeslagh twee, vrij recent gebouwde, stoomtreilers had aangekocht in Milford Haven. Daar er toen staking was in de Engelse kolenmijnen, vertrokken de O.126 NEPTUNE en de O.127 NUMITOR met de bemanningen en een lading kolen om de twee treilers van de "Milford Haven Steam Trawling Company Ltd" naar Oostende te brengen. Het waren de M.88 ST.BRIDE, gebouwd in 1905 op de werf Smith's Dock Company Ltd te North Shields, lengte 115 voet, kostprijs 3.500 pond, en de M.205 ST.CLEAR, gebouwd op dezelfde werf in 1907, lengte 120 voet, kostprijs 4.500 pond. Zij kwamen op 18 maart 1912 te Oostende toe en werden respectievelijk gedoopt als O.142 NIXE<sup>(\*)</sup> en O.144 NAIADE. Op 20 maart kwamen ze in bedrijf. De schippers waren de in visserijmiddens zeer bekend geworden Rochus Legein (° Oostduinkerke 04.03.1889, †Gent 18.05.1969) en Jean Crekillie. (° Oostende 18.01.1872) De schepen waren bestemd voor de verre visserij: IJsland, Marokko, Witte Zee.<sup>(73)</sup>

\* NIXE is de naam van een waternimf met groene tanden en gouden haren uit de Germaanse mythologie.

1884-1914)

MINISTÈRE  
des  
CHEMINS DE FER, POSTES  
ET TÉLÉGRAPHES.  
ADMINISTRATION  
de la  
MARINE.



ROYAUME DE BELGIQUE.

PORT D' *Ostende*.

Certificat de nationalité délivré en exécution de l'article 12 de la convention conclue à La Haye, le 6 Mai 1882, pour la police des pêcheries dans la mer du Nord.

*Le Commissaire maritime du port d' Ostende*  
déclare par les présentes que le bateau de pêche à vapeur  
dénommé "*Nixe*", portant la lettre *O*  
et le numéro *142*, jaugeant \_\_\_\_\_ tonneaux,  
gréé en *goëlette*, est de nationalité belge,  
qu'il est la propriété de *H. P. Aspelagh*  
et qu'il a pour port d'attache *Ostende*.

*À Ostende le 20 mars, 1912.*

PAR ORDRE:

Le Commissaire maritime susdit,



*Adolphe Claessens*

**Bewijs van nationaliteit van het schip O.142 Nixe, ondertekend door de waterschout Adolphe Claessens op 20 maart 1912.  
(A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7625. Bundels varia 1884-1914)**

Je soussigné *H.P. Aspeslagh* armateur, domicilié à Ostende, déclare que <sup>le steamer</sup> ~~la chaloupe~~ de pêche *Nixe* N° *142* d'Ostende ayant un pont, portant ~~deux~~ mat *s*, jaugeant *57* tonneaux de mer, Commandé par *Rebus Legin* m'appartient.

Fait à OSTENDE, le *19 Mars 1912*

*H.P. Aspeslagh*

N° *1950*

Le Collège des Bourgmestre et Echevins, après justification du fait par le déclarant, certifie que la ~~déclaration~~ <sup>le steamer</sup> ci-dessus est conforme à la vérité, et que ~~la chaloupe~~ *Nixe* N° *142* peut dès lors exercer la pêche maritime sous pavillon belge.

Délivré à OSTENDE, le *19 Mars 1912*

PAR LE COLLÈGE  
LE SECRÉTAIRE,  
*Thoné*

ADMINISTRATION COMMUNALE  
OSTENDE

LE BOURGMESTRE,  
*Pieters*

Verklaring van eigendom van de treiler O.142 Nixe, ondertekend door H.P.Aspeslagh, en echtverklaring ervan, ondertekend door de stadssecretaris Thoné en de burgemeester Pieters op 19 maart 1912, na de aankoop van het schip te Milford Haven.  
(A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7625. Bundels varia 1884-1914)

De rederij Aspeslagh kende hiermee haar grootste uitbreiding in de periode vóór de eerste wereldoorlog. Ze bezat nu 7 schepen waarvan de schippers met namen als klokken bekend waren in de Vlaamse visserijmiddens:

O.126 NEPTUNE,	schipper Richard Zonnekeyn,
O.127 NUMITOR,	Louis Zonnekeyn,
O.128 NAUTILUS,	Alexis Leire,
O.140 NERVIEN,	Arthur Benard,
O.141 NARVAL,	Jacques Aspeslagh,
O.142 NIXE,	Rochus Legeino,
O.144 NAIADE,	Jean Crekillie.

Weldra echter, in datzelfde jaar, kwam er een nieuwe tegenslag. Op 17 juni 1912, rond 10.45 uur, ging de O.140 NERVIEN, nu met schipper Klausling, verloren door een lek in de romp, veroorzaakt door het stoten op een onderzees wrak bij het vuur Longships in de buurt van Landsend. De bemanning kon gered worden en werd bij Swansea aan wal gezet.<sup>(74)</sup>

Af en toe werden ook schepen gepraaid in vreemde territoriale wateren. Over het algemeen werd dat wel betwist, maar daartegen viel er niet veel aan te vangen; mits betaling werd het schip vrijgegeven. Dat was o.m. het geval met de O.142 NIXE, schipper Rochus Legein, die begin februari 1913 in de Spaanse wateren werd opgeleid door de kanonneerboot FERNANDEZ CORTES naar La Coruna; vistuig en vangst werden in beslag genomen.<sup>(75)</sup>

Anderzijds werden er ook soms reddingsoperaties uitgevoerd. Zo vond de O.126 NEPTUNE in oktober 1913 in zee de verlaten schoener SARAH MAC DONALD en sleepte hem binnen in de Ierse haven Waterford.<sup>(76)</sup>

Op het einde van 1912 telde de Belgische stoomvisserij 26 schepen, verdeeld over 6 rederijen, alle gevestigd te Oostende. De rederij Aspeslagh kwam daarin tussen met 6 schepen, vermits de O.140 NERVIEN in dat jaar verloren was gegaan. Twee van die schepen: de O.127 NUMITOR, 123,06 ton netto, en de O.128 NAUTILUS, 118,90 ton netto, waren op één na, namelijk de O.172 PRESIDENT BARBANSON, 135,99 ton netto, van de rederij Delta (directeur J. Nierynck), de grootste van de Oostendse vloot.

De grootste Oostendse rederij was toen de Pêcheries à Vapeur, directeur John Bauwens. Ze bezat 10 schepen, samen metend 671,72 ton netto, dus gemiddeld 67,17 nettoton per schip, wat eerder aan de kleine kant was. De rederij Aspeslagh bereikte met haar 6 schepen 507,47 ton netto, wat gemiddeld 84,58 ton per schip betekende. De derde was de rederij Delta met 3 schepen, gezamenlijk metend 286,50 ton netto, of gemiddeld 95,50 nettoton per schip. De vierde in volgorde van de totale nettotonnenmaat, was de Pêcheries d'islande, directeur Jules Baels, met 3 schepen en 253,50 nettoton, hetzij gemiddeld 84,50 nettoton per schip, praktisch gelijk aan het gemiddelde van de 6 schepen van de rederij Aspeslagh. De rederij Golder-Brix en Co (vroeger S.A. Pêcheries Ostendaises) kwam met 2 schepen op de vijfde plaats, metend 215,49 nettoton, en had zodoende met slechts 2 schepen de grootste gemiddelde tonnenmaat per schip:

107,75 ton netto. Tenslotte hadden we nog de rederij Ibis, waarvan de officiële naam eigenlijk was “Société anonyme à responsabilité limitée pour le perfectionnement de la Pêche”. Die bezat 2 schepen, samen metend 103,15 nettoton, hetzij gemiddeld 51,58 ton netto per schip.

In totaal waren er te Oostende 5 stoomtreilers van meer dan 100 ton netto: 2 van Aspeslagh, 2 van Golder en één van Delta; geen enkele van de Pêcheries à Vapeur van Bauwens, noch van de Pêcheries d’Islande van Baels. Al de andere stoomtreilers bleven zelfs onder de 90 ton. <sup>(77)</sup>

Half februari 1914 geraakte bekend dat de rederij Aspeslagh te Milford Haven de stoomtreiler M.42 ATHALIA had gekocht, waardoor haar vloot weer 7 eenheden telde. Het schip kwam op 15 maart 1914 te Oostende toe en werd ‘s anderendaags gedoopt als de O.143 NEREE. Het was te Dundee gebouwd in 1909 op de Dundee Shipbuilding Wharf. Tegelijk werd er nog een nieuw schip besteld op de werven te Shields <sup>(78)</sup>, maar niet meer geleverd vóór het begin van de eerste wereldoorlog in augustus 1914.

De terreinen langs de Brandariskaai, achter het vroeger Openbaar Stapelhuis (later de ijsfabriek “Le Froid industriel”) waren in 1913 eindelijk geëffend en waren door de Staat overgedragen aan de stad Oostende. Ze konden nu ter beschikking gesteld worden van de stoomvisserij. Zo besloot de gemeenteraad in zijn zitting van 26 augustus 1913 een perceel van 196,80 m<sup>2</sup> te verhuren aan Henri Aspeslagh voor het stapelen van briketten tegen 0,15 frank per m<sup>2</sup> en per maand voor de duur van 10 jaar. Het was gelegen naast een perceel van 215,05 m<sup>2</sup> dat aan Alfred Golder was verhuurd. <sup>(79)</sup>

Op 31 december 1913, het laatste normaal jaar vóór de eerste wereldoorlog, waren er te Oostende 29 stoomtreilers, dat is drie meer dan het jaar voordien. <sup>(80)</sup> Daarvan bezat de rederij Aspeslagh er 6. In maart 1914 werd er, zoals hierboven vermeld, nog een zevende schip aan toegevoegd.

### **10. Hoe zagen de stoomtreilers van de rederij H.P. Aspeslagh er uit?**

Stoomtreilers hadden oppervlakkig gezien alle hetzelfde uitzicht zodat het vrijwel onmogelijk is een schip op een foto te identificeren als men het nummer of de naam niet kan lezen. Het waren alle schepen met vrij platte en slanke rompen die achteraan dieper lagen dan vooraan. Ze hadden twee masten met laadbomen en een vrij hoge schoorsteen in de achterste helft van het schip ingeplant met ervoor een kleine stuurhut en op het achterdek één of twee reddingsboten.

De rederijen ter stoomvisserij droegen, zoals bij de koopvaardij, op de schouwen bepaalde kleuren en kentekens die eigen waren aan de rederij. Het is zeer waarschijnlijk dat de schepen van de rederij Aspeslagh vanaf het begin een volledig zwarte schoorsteen hadden met een grasgroene band rond de bovenste helft. In de jaren twintig, ten tijde van de Pêcheries Ostendaises, waren de schepen gekend als “de groenebanders”. Dat heb ik mijn zuster Anna nog horen zeggen, die ook dikwijls in de vismijn kwam. De foto's uit die tijd zijn alle zwart-wit zodat kleuren niet te onderscheiden zijn. Er bestaat wel een kleuren-



tekening van Henry Cassiers van de O.126 NEPTUNE waarop de schoorsteen boven de groene band zwart is en er onder rood. Het is echter zeer de vraag of die voorstelling natuurgetrouw is. De rompen van de treilers waren meestal zwart, soms met een wit lijntje, maar op de tekening heeft geen enkele vissersboot een zwarte romp. Ook de losplaats van het schip, bij de Kapellebrug, is helemaal verkeerd.

Henry Cassiers was een ontwerper van vele toeristische affiches voor onze badplaatsen, voor de spoorwegen, voor de pakketboten, enz. en hij gebruikte daarvoor vaak felle kleuren: rood, groen, enz., die het oog streelden maar de werkelijkheid idealiseerden.

## **§ 2. DE REDERIJ TIJDENS WERELDOORLOG I IN ENGELAND.**

### **1. De uitwijking van de vloot naar Milford Haven.**

De Duitsers vielen België binnen in het begin van augustus 1914. Ze rukten steeds verder op naar het westen zodat, twee maanden later, in het begin van oktober, de kust al ernstig bedreigd werd. De rederij Aspeslagh beschikte toen over 7 schepen: O.126 NEPTUNE, O.127 NUMITOR, O.128 NAUTILUS, O.141 NARVAL, O.142 NIXE, O.143 NEREE en O.144 NAIADE. Al die schepen zijn naar Engeland uitgeweken, het laatste in het begin van oktober 1914. Ik heb de juiste datum thuis dikwijls horen vermelden, maar ik ben er toch niet meer zeker van: ik vermoed dat het 4 oktober kan geweest zijn; of was het 14 oktober? Bijna gans de familie Deceuninck is met dat laatste schip naar Engeland gevlucht. Zodra het schip zijn vis te Oostende had verkocht moest er dadelijk een beslissing genomen worden: inschepen naar Engeland of in Oostende blijven. Alphonse Deceuninck moest in elk geval vertrekken. Hij moest zijn waar de schepen waren. Hij kwam al zijn familieleden verwittigen die toen in de buurt van de Ooststraat en de Aartshertoginnestraat woonden. Verscheidene kinderen Deceuninck waren toen nog thuis bij hun moeder: de weduwe Ferdinand Deceuninck-Mathilde Farazyn in de Ooststraat, tussen de Christinastraat en de Aartshertoginnestraat. Er werd druk overleg gepleegd, veel tijd om te dralen was er niet, en ze namen de zware beslissing allen samen te vertrekken. Het allernoodzakelijkste werd haastig samengebonden in dekens en lakens en ze scheepten in in de hoek van het eerste handelsdok (nu Mercatordok), schuin tegenover het café "t Waterhuis". Wellicht waren er ook nog andere leden van de familie Aspeslagh en familieleden van de bemanning aan boord, maar ik herinner mij niet dat er daarover later veel werd verteld. De families werden 's anderendaags in de ochtend te Folkestone aan wal gezet.

Of ook het echtpaar Alphonse Deceuninck-Margriet Aspeslagh daar aan wal

gestapt is, is mogelijk, maar niet zeker. De stoomtreilers werden immers door de Britse autoriteiten naar Milford Haven gezonden. In elk geval woonde de familie Alphonse Deceuninck-Aspeslagh al in november 1914 in Milford Haven. De redersfamilie Henri Aspeslagh-Maertens woonde daar ook. Alphonse Deceuninck en Margriet Aspeslagh woonden zeker vanaf maart 1915 in de Shakespeare avenue 31 te Milford Haven en verhuisden op 1 juni 1916 naar de Charlesstreet 105.

## **2. De Vlaamse visserskolonie in Milford Haven.**

Wat gebeurde er ondertussen met de vloot? Zoals aangestipt werden de stoomtreilers door de Britse autoriteiten naar Milford Haven gestuurd. De waterschout, die daar door het Bestuur van het Zeewezen te Londen was aangesteld, was Adolphe Claessens, de waterschout van Oostende. Officieel begon hij daar zijn dienst op 7 december 1914. Op 30 april 1915 werd Augustin Liégeois toegevoegd als waterschout 4e klasse. Claessens kreeg op 1 november 1915 tevens het brevet van kanselier van het Belgisch Consulaat. De consul van België was de Engelsman G.S. Kelway.

De Belgische kolonie te Milford Haven bestond in 1915 uit 169 families, tellend in totaal ongeveer 1.500 personen. Daaronder waren er 256 zeevarenden en ca. 50 arbeiders in het visserijbedrijf. Er waren 192 kinderen die school liepen in 2 Belgische en in verscheidene andere Engelse scholen. Voor het zieleheil van al die mensen stond een Engels katholiek priester in: Rev. Father E. Hope en ook een Belgisch priester: Xavier Van Nieuwenhuyse.<sup>(81)</sup>

Het Zeewezen te Londen had van de Britse autoriteiten kunnen verkrijgen dat de Belgische vissersboten de visserij verder zouden mogen bedrijven van uit de haven van Lowestoft, vooral voor de zeilsloepen, en van uit Milford Haven - en in mindere mate uit Swansea en Fleetwood - voor de stoomtreilers. Andere Belgische vissers mochten zich aanmonsteren aan boord van Engelse vissersvaartuigen. De voornaamste aangevoerde argumenten om onze vissers verder te laten hun stiel uitoefenen waren:

- 1) het zou niet passend zijn aan de vrouw en de kinderen van de visser hun broodwinner te ontnemen;
- 2) door de Belgische visser toe te laten zijn beroep uit te oefenen, zou hij bijdragen tot het instandhouden van de vishandel en tot de voedselvoorziening van de Engelse bevolking.

Als voorbeeld geef ik hieronder het exploitatieresultaat van de 0.128 NAUTILUS in de maand november 1914:

De totale opbrengst was £ 639.03.05.

Lonen van de bemanning:

Schipper Alexis Leire 6%	£ 38.07.00
Mecanicien £ 8 + 1%	£ 14.08.00
Matroos £ 5.08 + 4 sh + ½ % op £ 239.03.05 (= £ 2.08)	£ 8.00.00

De rederij Aspeslagh kende hiermee haar grootste uitbreiding in de periode vóór de eerste wereldoorlog. Ze bezat nu 7 schepen waarvan de schippers met namen als klokken bekend waren in de Vlaamse visserijmiddens:

O.126 NEPTUNE,	schipper Richard Zonnekeyn,
O.127 NUMITOR,	Louis Zonnekeyn,
O.128 NAUTILUS,	Alexis Leire,
O.140 NERVIEN,	Arthur Benard,
O.141 NARVAL,	Jacques Aspeslagh,
O.142 NIXE,	Rochus Legeino,
O.144 NAIADE,	Jean Crekillie.

Weldra echter, in datzelfde jaar, kwam er een nieuwe tegenslag. Op 17 juni 1912, rond 10.45 uur, ging de O.140 NERVIEN, nu met schipper Klausling, verloren door een lek in de romp, veroorzaakt door het stoten op een onderzees wrak bij het vuur Longships in de buurt van Landsend. De bemanning kon gered worden en werd bij Swansea aan wal gezet.<sup>(74)</sup>

Af en toe werden ook schepen gepraaid in vreemde territoriale wateren. Over het algemeen werd dat wel betwist, maar daartegen viel er niet veel aan te vangen; mits betaling werd het schip vrijgegeven. Dat was o.m. het geval met de O.142 NIXE, schipper Rochus Legein, die begin februari 1913 in de Spaanse wateren werd opgeleid door de kanonneerboot FERNANDEZ CORTES naar La Coruna; vistuig en vangst werden in beslag genomen.<sup>(75)</sup>

Anderzijds werden er ook soms reddingsoperaties uitgevoerd. Zo vond de O.126 NEPTUNE in oktober 1913 in zee de verlaten schoener SARAH MAC DONALD en sleepte hem binnen in de Ierse haven Waterford.<sup>(76)</sup>

Op het einde van 1912 telde de Belgische stoomvisserij 26 schepen, verdeeld over 6 rederijen, alle gevestigd te Oostende. De rederij Aspeslagh kwam daarin tussen met 6 schepen, vermits de O.140 NERVIEN in dat jaar verloren was gegaan. Twee van die schepen: de O.127 NUMITOR, 123,06 ton netto, en de O.128 NAUTILUS, 118,90 ton netto, waren op één na, namelijk de O.172 PRESIDENT BARBANSON, 135,99 ton netto, van de rederij Delta (directeur J. Nierynck), de grootste van de Oostendse vloot.

De grootste Oostendse rederij was toen de Pêcheries à Vapeur, directeur John Bauwens. Ze bezat 10 schepen, samen metend 671,72 ton netto, dus gemiddeld 67,17 nettoton per schip, wat eerder aan de kleine kant was. De rederij Aspeslagh bereikte met haar 6 schepen 507,47 ton netto, wat gemiddeld 84,58 ton per schip betekende. De derde was de rederij Delta met 3 schepen, gezamenlijk metend 286,50 ton netto, of gemiddeld 95,50 nettoton per schip. De vierde in volgorde van de totale nettotonnenmaat, was de Pêcheries d'islande, directeur Jules Baels, met 3 schepen en 253,50 nettoton, hetzij gemiddeld 84,50 nettoton per schip, praktisch gelijk aan het gemiddelde van de 6 schepen van de rederij Aspeslagh. De rederij Golder-Brix en Co (vroeger S.A. Pêcheries Ostendaises) kwam met 2 schepen op de vijfde plaats, metend 215,49 nettoton, en had zodoende met slechts 2 schepen de grootste gemiddelde tonnenmaat per schip:

107,75 ton netto. Tenslotte hadden we nog de rederij Ibis, waarvan de officiële naam eigenlijk was “Société anonyme à responsabilité limitée pour le perfectionnement de la Pêche”. Die bezat 2 schepen, samen metend 103,15 nettoton, hetzij gemiddeld 51,58 ton netto per schip.

In totaal waren er te Oostende 5 stoomtreilers van meer dan 100 ton netto: 2 van Aspeslagh, 2 van Golder en één van Delta; geen enkele van de Pêcheries à Vapeur van Bauwens, noch van de Pêcheries d’Islande van Baels. Al de andere stoomtreilers bleven zelfs onder de 90 ton. <sup>(77)</sup>

Half februari 1914 geraakte bekend dat de rederij Aspeslagh te Milford Haven de stoomtreiler M.42 ATHALIA had gekocht, waardoor haar vloot weer 7 eenheden telde. Het schip kwam op 15 maart 1914 te Oostende toe en werd ‘s anderendaags gedoopt als de O.143 NEREE. Het was te Dundee gebouwd in 1909 op de Dundee Shipbuilding Wharf. Tegelijk werd er nog een nieuw schip besteld op de werven te Shields <sup>(78)</sup>, maar niet meer geleverd vóór het begin van de eerste wereldoorlog in augustus 1914.

De terreinen langs de Brandariskaai, achter het vroeger Openbaar Stapelhuis (later de ijsfabriek “Le Froid industriel”) waren in 1913 eindelijk geëffend en waren door de Staat overgedragen aan de stad Oostende. Ze konden nu ter beschikking gesteld worden van de stoomvisserij. Zo besloot de gemeenteraad in zijn zitting van 26 augustus 1913 een perceel van 196,80 m<sup>2</sup> te verhuren aan Henri Aspeslagh voor het stapelen van briketten tegen 0,15 frank per m<sup>2</sup> en per maand voor de duur van 10 jaar. Het was gelegen naast een perceel van 215,05 m<sup>2</sup> dat aan Alfred Golder was verhuurd. <sup>(79)</sup>

Op 31 december 1913, het laatste normaal jaar vóór de eerste wereldoorlog, waren er te Oostende 29 stoomtreilers, dat is drie meer dan het jaar voordien. <sup>(80)</sup> Daarvan bezat de rederij Aspeslagh er 6. In maart 1914 werd er, zoals hierboven vermeld, nog een zevende schip aan toegevoegd.

### **10. Hoe zagen de stoomtreilers van de rederij H.P. Aspeslagh er uit?**

Stoomtreilers hadden oppervlakkig gezien alle hetzelfde uitzicht zodat het vrijwel onmogelijk is een schip op een foto te identificeren als men het nummer of de naam niet kan lezen. Het waren alle schepen met vrij platte en slanke rompen die achteraan dieper lagen dan vooraan. Ze hadden twee masten met laadbomen en een vrij hoge schoorsteen in de achterste helft van het schip ingeplant met ervoor een kleine stuurhut en op het achterdek één of twee reddingsboten.

De rederijen ter stoomvisserij droegen, zoals bij de koopvaardij, op de schouwen bepaalde kleuren en kentekens die eigen waren aan de rederij. Het is zeer waarschijnlijk dat de schepen van de rederij Aspeslagh vanaf het begin een volledig zwarte schoorsteen hadden met een grasgroene band rond de bovenste helft. In de jaren twintig, ten tijde van de Pêcheries Ostendaises, waren de schepen gekend als “de groenebanders”. Dat heb ik mijn zuster Anna nog horen zeggen, die ook dikwijls in de vismijn kwam. De foto's uit die tijd zijn alle zwart-wit zodat kleuren niet te onderscheiden zijn. Er bestaat wel een kleuren-

tekening van Henry Cassiers van de O.126 NEPTUNE waarop de schoorsteen boven de groene band zwart is en er onder rood. Het is echter zeer de vraag of die voorstelling natuurgetrouw is. De rompen van de treilers waren meestal zwart, soms met een wit lijntje, maar op de tekening heeft geen enkele vissersboot een zwarte romp. Ook de losplaats van het schip, bij de Kapellebrug, is helemaal verkeerd.

Henry Cassiers was een ontwerper van vele toeristische affiches voor onze badplaatsen, voor de spoorwegen, voor de pakketboten, enz. en hij gebruikte daarvoor vaak felle kleuren: rood, groen, enz., die het oog streelden maar de werkelijkheid idealiseerden.

## **§ 2. DE REDERIJ TIJDENS WERELDOORLOG I IN ENGELAND.**

### **1. De uitwijking van de vloot naar Milford Haven.**

De Duitsers vielen België binnen in het begin van augustus 1914. Ze rukten steeds verder op naar het westen zodat, twee maanden later, in het begin van oktober, de kust al ernstig bedreigd werd. De rederij Aspeslagh beschikte toen over 7 schepen: O.126 NEPTUNE, O.127 NUMITOR, O.128 NAUTILUS, O.141 NARVAL, O.142 NIXE, O.143 NEREE en O.144 NAIADE. Al die schepen zijn naar Engeland uitgeweken, het laatste in het begin van oktober 1914. Ik heb de juiste datum thuis dikwijls horen vermelden, maar ik ben er toch niet meer zeker van: ik vermoed dat het 4 oktober kan geweest zijn; of was het 14 oktober? Bijna gans de familie Deceuninck is met dat laatste schip naar Engeland gevlucht. Zodra het schip zijn vis te Oostende had verkocht moest er dadelijk een beslissing genomen worden: inschepen naar Engeland of in Oostende blijven. Alphonse Deceuninck moest in elk geval vertrekken. Hij moest zijn waar de schepen waren. Hij kwam al zijn familieleden verwittigen die toen in de buurt van de Ooststraat en de Aartshertoginnestraat woonden. Verscheidene kinderen Deceuninck waren toen nog thuis bij hun moeder: de weduwe Ferdinand Deceuninck-Mathilde Farazyn in de Ooststraat, tussen de Christinastraat en de Aartshertoginnestraat. Er werd druk overleg gepleegd, veel tijd om te dralen was er niet, en ze namen de zware beslissing allen samen te vertrekken. Het allernoodzakelijkste werd haastig samengebonden in dekens en lakens en ze scheepten in in de hoek van het eerste handelsdok (nu Mercatordok), schuin tegenover het café "t Waterhuis". Wellicht waren er ook nog andere leden van de familie Aspeslagh en familieleden van de bemanning aan boord, maar ik herinner mij niet dat er daarover later veel werd verteld. De families werden 's anderendaags in de ochtend te Folkestone aan wal gezet.

Of ook het echtpaar Alphonse Deceuninck-Margriet Aspeslagh daar aan wal

gestapt is, is mogelijk, maar niet zeker. De stoomtreilers werden immers door de Britse autoriteiten naar Milford Haven gezonden. In elk geval woonde de familie Alphonse Deceuninck-Aspeslagh al in november 1914 in Milford Haven. De redersfamilie Henri Aspeslagh-Maertens woonde daar ook. Alphonse Deceuninck en Margriet Aspeslagh woonden zeker vanaf maart 1915 in de Shakespeare avenue 31 te Milford Haven en verhuisden op 1 juni 1916 naar de Charlesstreet 105.

## **2. De Vlaamse visserskolonie in Milford Haven.**

Wat gebeurde er ondertussen met de vloot? Zoals aangestipt werden de stoomtreilers door de Britse autoriteiten naar Milford Haven gestuurd. De waterschout, die daar door het Bestuur van het Zeewezen te Londen was aangesteld, was Adolphe Claessens, de waterschout van Oostende. Officieel begon hij daar zijn dienst op 7 december 1914. Op 30 april 1915 werd Augustin Liégeois toegevoegd als waterschout 4e klasse. Claessens kreeg op 1 november 1915 tevens het brevet van kanselier van het Belgisch Consulaat. De consul van België was de Engelsman G.S. Kelway.

De Belgische kolonie te Milford Haven bestond in 1915 uit 169 families, tellend in totaal ongeveer 1.500 personen. Daaronder waren er 256 zeevarenden en ca. 50 arbeiders in het visserijbedrijf. Er waren 192 kinderen die school liepen in 2 Belgische en in verscheidene andere Engelse scholen. Voor het zieleheil van al die mensen stond een Engels katholiek priester in: Rev. Father E. Hope en ook een Belgisch priester: Xavier Van Nieuwenhuysse.<sup>(81)</sup>

Het Zeewezen te Londen had van de Britse autoriteiten kunnen verkrijgen dat de Belgische vissersboten de visserij verder zouden mogen bedrijven van uit de haven van Lowestoft, vooral voor de zeilsloepen, en van uit Milford Haven - en in mindere mate uit Swansea en Fleetwood - voor de stoomtreilers. Andere Belgische vissers mochten zich aanmonsteren aan boord van Engelse vissersvaartuigen. De voornaamste aangevoerde argumenten om onze vissers verder te laten hun stiel uitoefenen waren:

- 1) het zou niet passend zijn aan de vrouw en de kinderen van de visser hun broodwinner te ontnemen;
- 2) door de Belgische visser toe te laten zijn beroep uit te oefenen, zou hij bijdragen tot het instandhouden van de vishandel en tot de voedselvoorziening van de Engelse bevolking.

Als voorbeeld geef ik hieronder het exploitatieresultaat van de 0.128 NAUTILUS in de maand november 1914:

De totale opbrengst was £ 639.03.05.

Lonen van de bemanning:

Schipper Alexis Leire 6%	£ 38.07.00
Mecanicien £ 8 + 1%	£ 14.08.00
Matroos £ 5.08 + 4 sh + ½ % op £ 239.03.05 (= £ 2.08)	£ 8.00.00

H.-P. ASPESLAGH  
ASSOCIATION EN PARTICIPATION  
OSTENDE

Adresse Télégraphique:  
ASPESLAGH-OSTENDE

Téléphone 125

SQUARE STÉPHANIE, 27

Milford Haven, le 10 Février 1915.

Bureaux : MINQUE, 21  
Magasins : IMPASSE-EST, RUE D'EST 1

*Milford Haven*

*Monsieur Claessens,*  
*Commissaire Maritime*  
*Milford Haven.*

*Comme suite à l'avis N° 36. des*

*6 Objets m'empêchant de vous indiquer ci-dessous*  
*le détail d'eau, - en charge et décharge - de mes chaudières*  
*à vapeur. N° 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132.*

		<i>En charge</i>		<i>Le décharge</i>	
		<i>Arrière</i>	<i>Devant</i>	<i>Arrière</i>	<i>Devant</i>
<i>N° 126</i>	<i>0126</i>	<i>9</i>	<i>14 1/2</i>	<i>6</i>	<i>13</i>
<i>N° 127</i>	<i>0127</i>	<i>10</i>	<i>15 1/2</i>	<i>6</i>	<i>14 1/2</i>
<i>N° 128</i>	<i>0128</i>	<i>10</i>	<i>15</i>	<i>7</i>	<i>15</i>
<i>N° 129</i>	<i>0141</i>	<i>10</i>	<i>15 1/2</i>	<i>7</i>	<i>14 1/2</i>
<i>N° 130</i>	<i>0142</i>	<i>9</i>	<i>14 1/2</i>	<i>7</i>	<i>13</i>
<i>N° 131</i>	<i>0143</i>	<i>10</i>	<i>15</i>	<i>7</i>	<i>14</i>
<i>N° 132</i>	<i>0144</i>	<i>9</i>	<i>14 1/2</i>	<i>7</i>	<i>13</i>

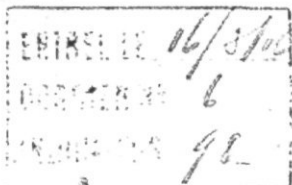
*Très cordialement, Monsieur le*  
*Commissaire, mes sincères salutations.*

*A. Deceuninck*

Brief, ondertekend door Alphonse Deceuninck, aan de waterschout A. Claessens te Milford Haven met enkele technische kenmerken van de 7 stoomtreilers van de rederij op 10 februari 1915.  
(A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8027. Briefwisseling Claessens, Milford Haven, nov. 1914 – dec. 1915)

ADMINISTRATION DE LA MARINE BELGE  
BUREAU PROVISOIRE  
LONDRES, 39, KING WILLIAM STREET, E.C.  
TELEPHONE: CENTRAL 2402.

Londres, le 15 mars, 1916.



No. 1019

3 annexes dont  
2 à renvoyer.

Monsieur le Commissaire maritime,

Je vous adresse sous ce pli, un formulaire, signé par M. le Directeur Général de la Marine, et confirmant la réquisition au bénéfice de l'Amirauté britannique des cinq chalutiers à vapeur " NUMITOR, "NARVAL", "NAIADE, " NAUTILUS" et "NEREE" que je vous ai prié par télégramme du 10 du courant de vouloir signifier aux armateurs M.M. Aspeslagh et Zonnekeyn.

Veillez compléter le document en question ( ainsi que la minute ci-jointe, à renvoyer) par l'indication des dates des certificats de nationalité des navires précités, de leur tonnage, et des date et No de leur certificat de jaugeage. Il sera ensuite remis aux armateurs contre décharge ci-jointe, que je vous prie de vouloir me retourner dûment signée.

L'INSPECTEUR,

**Brief van A. Bultinck, inspecteur van het Zeewezen te Londen, aan A. Claessens, waterschout te Milford Haven, meldend dat de directeur-generaal van het Zeewezen te Den Haver 5 stoomtreilers van Aspeslagh en Zonnekeyn opeist ten bate van de Britse Admiraliteit.**

**(A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8028. Briefwisseling Claessens- Bultinck, 1916)**



stoker £ 5.12 + 4 sh + £ 2.08                      £ 8.04.00

Op te merken hierbij is dat de schippers van de andere treilers 5% ontvingen.<sup>(82)</sup> Volgens een Engels rapport<sup>(83)</sup> bevonden er zich onder de Belgische vluchtelingen een zeker aantal ongewenste personen en hun aanwezigheid op die vissersschepen verwekte onrust en wantrouwen bij de autoriteiten, die verantwoordelijk waren voor de kustverdediging.<sup>(84)</sup> Wat kon de reden geweest zijn dat sommigen als ongewenst werden aangezien? Misschien was het alleen omdat ze waren wat ze eigenlijk waren: Vlamingen. Misschien omdat ze aangeschreven stonden als leden of sympathisanten van de socialistische partij. Ik heb het niet kunnen uitmaken. Ik heb alleen een spoor gevonden van een schip, niet van de rederij Aspeslagh maar van de rederij Delta, dat ervan verdacht werd op zee vis te hebben geleverd aan de bemanning van een Duitse duikboot, maar bewijzen daarvan werden nooit gevonden.

### **3. Opeising van de schepen van de rederij Aspeslagh.**

De rederij Aspeslagh, en zij alleen, bleek het zwarte schaap te zijn onder de Belgische rederijen ter visserij. De Britse Admiraliteit eiste op 1 maart 1916 vijf stoomtreilers van de Belgische vloot op. H.P.Aspeslagh kreeg van de Belgische waterschout Claessens te Milford Haven, op 7 maart het bevel dat hij zijn schepen moest ter beschikking houden. 's Anderendaags kreeg hij van dezelfde waterschout het telegram dat deze laatste had ontvangen luidend als volgt (vertaald uit het Frans):

“In naam van de Minister van Spoorwegen en Zeewezen, zult U aan de firma Aspeslagh-Zonnekeyn laten weten dat de treilers NUMITOR, NARVAL, NAI-ADE, NAUTILUS en NEREE door de Belgische regering opgeëist worden en verhuurd aan de Britse Admiraliteit. De bemanningen zullen afgemonsterd worden en alle Belgische documenten zullen van boord gehaald worden en door U bewaard. De schepen zullen ter beschikking gesteld worden van Commander Speare Cole, wervingsofficier van de Royal Navy te Milford. A. Bultinck, (inspecteur van het Zeewezen te Londen) wordt door de directeur-generaal van het Belgisch Zeewezen (in Den Haver), afgevaardigd om de schepen op te eisen”.

Reder H.P.Aspeslagh reageerde onmiddellijk door aan de waterschout te laten weten dat hij ten zeerste verwonderd was over de maatregel, die door de Belgische regering genomen was, om alle vijf treilers te kiezen uit de schepen van dezelfde rederij. Er was nochtans overeengekomen, schreef hij, dat in geval van opeising, de keuze van de schepen evenredig zou gebeuren tussen alle rederijen. H.P.Aspeslagh vroeg dat de waterschout bij de Belgische autoriteiten zou pleiten opdat een rechtvaardige verdeling over al de rederijen zou geschieden. Het mocht niet baten. Inspecteur Bultinck liet van uit Londen op 15 maart 1916 aan de waterschout Claessens de documenten geworden, getekend door de directeur-generaal van het Zeewezen, waarbij de opeising ten voordele van de Britse Admiraliteit werd bevestigd.<sup>(85)</sup>

Er bleef de rederij Aspeslagh slechts één schip ter beschikking: de O.126 NEPTUNE, die naar Fleetwood werd gestuurd. Toch bleef het markten te Milford Haven zoals blijkt uit een door schipper Louis Zonnekeyn afgeleverd en ondertekend attest. Dat stuk toont duidelijk aan dat de NEPTUNE, na elf dagen visen, tussen 20 en 31 juli 1916, in totaal 210 cwts (= 10.668 kg) vis aan land zette voor een bedrag van 395 pond. De voornaamste gevangen vissoort was heek. (mooie meid) <sup>(86)</sup> De NEPTUNE werd nog hetzelfde jaar, op 26 december 1916, door de Duitse duikboot UC 46, onder het bevel van luitenant Möcke, tot zinken gebracht <sup>(87)</sup>, op 25 mijl ZW¼W van St. Ann's Head bij Milford Haven, op terugreis van de visgrond de Smalls. De bemanning werd gered en was als volgt samengesteld <sup>(88)</sup>:

- 1) Zonnekeyn Louis, schipper, fs Florimond en Celine Clemme, geb. Oostende, 37 j., Starbuck Road 49;
- 2) Aspeslagh Jacques, stuurman, fs Jacques en Louise Ryckeman, geb. Oostende, 45 j., Marble Hall 13;
- 3) Corveleyn Victor, visser, fs Joseph en Jeanne Breemesch; geb. Oostende, 47 j., Priory Road 74;
- 4) Labbeke Eugeen, visser, fs Antoine en Leonie Nierynck, geb. Oostende, 29 j., Warwick Road 12;
- 5) Vanacker Charles, visser, fs Louis en Marie Burke, gezb. Oostende, 40 j., Brooke avenue 2;
- 6) Vanacker Leon, visser, fs Louis en Marie Burke, geb. Oostende, 29 j., Albionstreet 33;
- 7) Vansielegem Louis, machinist, fs Charles en Pauline Keters, geb. Bredene, 36 j., Observatory C;
- 8) Torreborre Vincent, stoker, fs Jean en Louise Mestdagh, geb. Oudenburg, 42 j., Robertstreet 3;
- 9) Depaep Leon, stoker, fs Leopold en Mathilde Huys, geb. Bredene, 45 j., Georgestreet 10;
- 10) Gezelles Jules, hulp-stoker, fs Pierre en Rosalie Deceuninck, geb. Blankenberge, 38 j., Priory Road 6;
- 11) Dewitte Eugène, hulp-stoker, fs David en Pauline Timmerman, geb. Vlissingen, 18 j., (geen adres vermeld)

#### **4. Een rederij zonder schepen.**

Reder H.P. Aspeslagh liet op 4 april 1917 aan inspecteur A. Bultinck te Londen een vaststelling geworden van de opgelopen schade door het verlies van de O.126 NEPTUNE ten bedrage van £ 10.935.00.00. Daarvan was £ 10.000 voor het schip en de rest voor het vistuig en de lading vis die het schip bij het zinken aan boord had. <sup>(89)</sup> Hij vroeg hem ervoor te zorgen dat er daarmee rekening zou gehouden worden om van de Duitse regering schadevergoeding te bekomen bij de komende vredesonderhandelingen.

De familie Aspeslagh was nu niet langer meer gebonden aan Milford Haven.

Ze beschouwden deze havenstad als een winderig en regenachtig oord, gelegen in een uithoek van Wales, erg ongezond om er te wonen en ver afgelegen van de rest van de familie. Alphonse Deceuninck was in mei 1917 op zoek naar een andere woonst voor de familie Aspeslagh en voor hemzelf en zijn echtgenote. Hij vond dat in Cheltenham, gelegen in de vallei van de Severn en beschermd tegen de westenwinden door het bergland van Wales. Zo verhuisde gans de familie Aspeslagh op 1 juni 1917 naar Kingsroad, Heightley House, Cheltenham. Het was een aangename stad, schreef hij naar mijn ouders in Birmingham, met mooie lanen en een zacht klimaat. Daar betrokken ze een groot, mooi en rijkbemeubeld huis, waarin gans de familie een onderkomen vond, maar elk gezin zou er wel zijn eigen kamers betrekken en zijn eigen potje koken.

Vanaf februari 1918 namen Alphonse Deceuninck en Margriet Aspeslagh hun intrek te Ladywood en te Selly Oak in de omgeving van Birmingham. Na de wapenstilstand vertrokken ze opnieuw naar Cheltenham in het begin van 1919. Reder H.P. Aspeslagh verbleef daar nog altijd met zijn familie, maar nu op het adres Bella Vista, St. Annes Road. <sup>(90)</sup>

### **5. Moeilijkheden met de vissers.**

Voor de reders die het geluk hadden in Milford Haven en in Swansea (de rederij Alfred Golder) hun treilers te laten varen, waren de vangsten die aan wal werden gezet bijzonder overvloedig en ze brachten bijna hun gewicht aan goud op. <sup>(91)</sup>

Alles liep nochtans niet van een leien dakje. Al van in het begin weigerden de bemanningen zich te onderwerpen aan de plicht zich in te schrijven op de monsterrol. Wellicht geconfronteerd met de grote opbrengsten van de schepen, eisten ze hogere lonen en gingen in staking van 27 juli tot 3 augustus 1915. Enkele maanden later werden hun eisen kracht bijgezet door een nieuwe staking van 1 tot 12 maart 1916. <sup>(92)</sup> Dat was ongetwijfeld de aanleiding tot de brief, uitgaande van de inspecteur van het Zeewezen te Londen A. Bultinck, op 9 maart 1916 gezonden aan Alfred Golder, voorzitter van de sectie Visserij van de Handelskamer van Oostende, ook uitgeweken naar Milford Haven. Hij maakte zijn beklag over het betreurenswaardig gedrag van de vissers, die nu al voor de tweede keer in staking waren gegaan. De Britse autoriteiten verweten onze vissers dat ze in volle oorlog in staking gingen en zo hun medewerking weigerden in de bevoorrading van de Engelse bevolking, wier gastvrijheid zij als vluchtelingen mochten genieten. Onze vissers hadden de sympathie van de officiële instanties te Londen verbeurd en het zou zeer moeilijk worden onze rederijen te behoeden voor andere maatregelen. <sup>(93)</sup>

De rederij Aspeslagh had uiteraard ook meegeprofiteerd van de hoge besommingen van haar 7 schepen en had ook onder de moeilijkheden van de stakingen geleden totdat ze, bij de tweede staking, al haar schepen behalve één werd ontgenomen. Wel had ze ondertussen op 11 oktober 1915 haar kleinste schip



Administration of Belgian Marine (Fisheries).  
*Administration de la Marine Belge (Pêche).*  
 Bestuur van Belgisch Zeewezen (Visscherij).

No. 19

(District Pembroke  
South Wales)

The undersigned, Consul for Belgium at  
*Je soussigné, Consul de Belgique à*  
 Ik ondergeteekende, Consul van België te

Milford Haven

certifies that the (steam, ~~motor~~, sailing) fishing vessel  
*certifie que la navire de pêche (à vapeur, ~~moteur~~, voile)*  
 verklaar dat het (stoom, ~~motor~~, zeil) visschersvaartuig

named | Nixe No. 142 from | Orkney  
*nommé* | | *de* |  
 genaamd | | van |

skipper | Lorne Kayn, Arthur owner | H. P. Aspeslagh  
*patron* | *armateur* |  
 schipper | | reeder |

sails from the port of | Milford Haven  
*navigue du port de* |  
 vaart van de haven van |

where she took refuge.  
*où il a trouvé refuge.*  
 waar het geschuid is.

(Date) 16 août 1915

The Consul for Belgium,  
*Le Consul de Belgique,*  
 De Consul van België,

G. Melway

The Belgian Marine Commissioner, at  
*Le Commissaire maritime belge, à*  
 De Belgische Zeecommissaris, te

Milford Haven

[Signature]



Bewijs, gedateerd 16 augustus 1915, dat de O.142 Nixe eigendom is van H.P. Aspeslagh.  
 Een van de stukken nodig om het schip te kunnen verkopen op 11 oktober 1915.  
 (A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7625. Bundels varia 1884-1914).

# STAD MILFORD HAVEN.

Opbrengst van de verkoop der vlagjes en byzondere giften gedaan ter gelegenheid van de naamdag  
(15 9ber, 1915) van Z.M. ALBERT, KONING DER BELGEN.

	£	s.	d.		£	s.	d.		£	s.	d.
Mejuffers Gorenbeek & Leire ...	9	7	1	De Heeren Prosper Wuylens ...	1	0	0	De Heeren Charlo Aspeslagh ...	0	10	0
„ Gorenbeek & Wuylens...	6	17	7	„ Florimond Zonnekeyn ...	1	0	0	„ Albert Messing ...	0	10	0
„ Christiaens & Titeljon ...	5	10	4	„ Auguste Brunet ...	0	10	0	„ Francois Aspeslagh ...	0	10	0
„ Tack & Torfs ...	3	14	6	„ Georges Parent ...	0	10	0	„ Edouard Deknuit ...	0	5	0
„ M. & P. Vanhoeke ...	2	4	3	„ Adolphe Claessens...	0	10	0	„ Jan Ellegeert ...	0	2	0
„ Herkens ...	1	8	7	„ Augustin Liegeois ...	0	5	0	„ Emile Rassaert ...	0	2	0
„ Parent & Aspeslagh ...	1	1	2	„ Jules Baels, junior...	1	0	0	„ Raymond Dillen ...	1	0	0
D Heeren G. S. Kelway ...	2	2	0	„ Maurice Baels ...	0	10	0	„ Rene Pauwels ...	0	10	0
„ John Bauwens ...	10	0	0	„ Jules Nierinck ...	1	0	0	„ Robert Kockenpoo ...	0	10	0
„ Price, Sellick & Morley ...	5	0	0	„ Alphonse Deceuninck ...	0	10	0	„ Auguste Vandewalle ...	0	10	0
„ Jules Baels, Senior ...	5	0	0	„ Florimond Marien...	0	7	6	„ Leon Depaepe ...	0	1	0
„ Henri Aspeslagh...	5	0	0	„ Theophile Fayt ...	0	5	0	„ David Pettit ...	5	5	0
„ Demunter ...	5	0	0	„ Rene Dossaer ...	0	10	0				

Bovenste deel van een affiche, gepubliceerd door het organiserend comité, met als voorzitter John Bauwens van de Pêcherries à Vapeur, ondervoorzitter Jules Baels van de Pêcherries d'Islande, schatbewaarder Jules Baels zoon en secretaris Theophile Fayt, onderwijzer "King Albert's School".  
(A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr.7921. Vissers in Engeland tijdens de wereldoorlog, 1915-1918)

de O.142 NIXE, metend 55,48 ton netto, verkocht aan de reder Canon te Aberdeen.<sup>(94)</sup> Bij de opeising had ze dus nog 6 schepen in de vaart.

In het vooruitzicht van het naamfeest van koning Albert op 15 november 1915, had de Belgische kolonie te Milford Haven een actie op het getouw gezet om, door de verkoop van vlaggetjes en het inzamelen van giften, een som geld ter beschikking te stellen ten bate van de oorlogsslachtoffers. Inzamelingen gehouden op de schepen brachten bij de rederij Aspeslagh 7 pond 3 schelling 5 pence op. Henri Aspeslagh zelf schonk 5 pond en Alphonse Deceuninck 10 schelling. Ongetwijfeld waren de geschonken bedragen, die openbaar werden bekend gemaakt, voor de meesten een prestigekwestie en zullen wel niet louter te interpreteren zijn als een opwelling van laaiend patriotisme. In totaal werd door alle rederijen 129 pond 19 schelling ingezameld. Daarvan ging 100 pond naar het werk van koningin Elisabeth, 20 pond naar "De Standaard" te De Panne voor de gekwetste soldaten en 9 pond 19 schelling naar "verscheidene".<sup>(95)</sup>

Waarom de rederij Aspeslagh door de Belgische regering, al of niet na ruggespraak met de Britse Admiraliteit, geviseerd werd, was toen niet zo meteen duidelijk. Verdachte elementen waren zeker niet beperkt tot de rederij Aspeslagh. Ook de stakende bemanningsleden niet. Inspecteur A. Bultinck van het Zeewezen te Londen kon alleen verklaren dat de beslissing van de Admiraliteit, die in maart werd uitgevoerd, reeds in januari was getroffen. De staking, die in maart 1916 plaats greep, kon alleen de uitvoering verhaast hebben.<sup>(96)</sup>

Alles schijnt er dus op te wijzen dat de opeising van 5 stoomtreilers door de Britse Admiraliteit werd beslist, maar dat de keuze van die 5 treilers alleen bij de rederij Aspeslagh te doen, een beslissing was van de Belgische regering te Den Haver. Welke reden kan er daarvoor geweest zijn? Vermoed wordt: de uitschakeling door de concurrentie van een rederij, die met goede schepen en ervaren schippers naar de top was gestegen, daarbij aanvoerend dat er Duits kapitaal in de rederij was geïnvesteerd.<sup>(97)</sup>

Er waren inderdaad Duitse aandeelhouders zoals achteraf is gebleken. We hebben immers al opgemerkt dat sinds 1898 Duitse geldschietters betrokken waren bij de oprichting van de "Société anversoise de pêche H. Aspeslagh & Co". Wellicht tegelijkertijd, maar met nog meer waarschijnlijkheid, na het opdoeken van die vennootschap in 1908, waren dezelfde personen, of althans enkelen daaronder, aanwezig in de vennootschap met aandelen H.P.Aspeslagh. In elk geval was die participatie gebeurd "in tempore non suspecto", toen er nog geen spraak van was dat Duitsland ooit België zou binnenvallen. De kwestie kwam vooral te berde na Wereldoorlog I toen het erop aankwam vergoeding te krijgen voor de schepen die tijdens de periode van opeising waren verloren gegaan, alsook voor het enig schip, de O.126 NEPTUNE, dat in dienst van de rederij in december 1916 in de grond werd geschoten.<sup>(98)</sup> Ik kom hierop verder terug. De 5 opgediste stoomtreilers waren: O.127 NUMITOR (123,06 nt), O.128 NAUTILUS (118,90 nt), O.141 NARVAL (69,37 nt), O.143 NEREE (61,23 nt), O.144 NAIADE (70,12 nt). De O.127 NUMITOR werd getorpedeerd op 20

april 1918. De O.141 NARVAL werd op 26 november 1916 als vermist opgegeven op de oostkust van Engeland. Ze werd gekelderd door Duitse torpedobotten ter hoogte van Lowestoft. De 3 overige schepen: O.128 NAUTILUS, O.143 NEREE en O.144 NAIADE werden in 1919 door de Britse Admiraliteit opnieuw ter beschikking gesteld van de rederij.<sup>(99)</sup>

Enkele bemanningsleden kwamen in aanmerking voor de uitreiking van oorlogspremies. Ik vond o.m. 3 bemanningsleden van de O.126 NEPTUNE die door een duikboot tot zinken werd gebracht<sup>(100)</sup>:

- Louis Zonnekeyn, 17 maanden vaart, Tarwestraat 32, Oostende;
- Eugene Labbeke, 37 maanden vaart, Romestraat 85, Oostende;
- Louis Vansielegem, 23 maanden vaart, Romestraat 40, Oostende.

### **§ 3. DE REDERIJ NA WERELDOORLOG I TOT AAN DE VEREFFENING IN 1930.**

#### **1. De terugkeer naar België.**

Het aantal rederijen ter stoomvisserij te Oostende was 7 op 31 december 1913 en 9 op 31 december 1919. Daaronder waren er 6 naamloze vennootschappen, één eenvoudige commanditaire vennootschap (Alfred Golder), een samenwerkende vennootschap (Ibis) en één vennootschap met participatie (H.P.Aspeslagh).<sup>(101)</sup> Het aantal stoomtreilers was gedaald van 29 einde 1913 tot 25 einde 1919. De gemiddelde tonnenmaat per schip was gezakt van 77 tot 71 nettoton. Dat bewijst dat vooral de grootste schepen door oorlogsfeiten waren verloren gegaan.

Hoewel er in 1919 minder stoomtreilers waren dan in 1913, toch was het aantal bemanningsleden toegenomen van 93 tot 144. Dat was het resultaat van de veranderingen die in de samenstelling van de bemanningen moesten aangebracht worden ingevolge de stakingen in 1919, waarop ik verder terugkom.<sup>(102)</sup>

Na de wapenstilstand op 11 november 1918 was het de voornaamste bekommernis van reder Aspeslagh zijn vooroorlogse vloot opnieuw samen te stellen. Al op 16 december 1918 vroeg hij aan A. Bultinck, inspecteur van het Zeewezen te Londen, waarmee hij blijkbaar goede relaties onderhield, zijn twee treilers, die verloren waren gegaan in dienst van de Britse Admiraliteit, te mogen vervangen door twee Duitse treilers, waarover hij had vernomen dat ze te Brugge door de Duitsers waren achtergelaten. Hij zou ze natuurlijk maar aanvaarden na grondig nazicht in een droogdok en als de machines in goede staat waren. De directeur-generaal van het Zeewezen in Den Haver echter ontnam hem elke hoop dienaangaande.

Op 27 december 1918 waren de O.128 NAUTILUS en de O.144 NAIADE te Milford Haven teruggekeerd en vrij gegeven door de Admiraliteit om na de ge-

bruikelijke formaliteiten teruggegeven te worden aan de rederij Aspeslagh op 9 januari 1919. Het was echter niet gemakkelijk om de schepen te bemannen. Reder Aspeslagh vroeg dan ook aan het Zeewezen dat het stappen zou zetten om de demobilisatie te bekomen van de vissers en de stokers waarvan de vrouw en de kinderen te Milford Haven verbleven. Het was schipper Richard Zonnekeyn, zoon van Florimond, die gezag voerde over de O.128 NAUTILUS. Met een bemanning van 12 koppen kon het schip op 30 januari zee kiezen om de visserij te bedrijven van uit Milford Haven. Vader Florimond, die wellicht nog belangen had in de rederij, vroeg langs inspecteur A. Bultinck om, om voor zijn andere zoon Arthur in het leger verlof te krijgen van onbepaalde duur teneinde het bevel te kunnen nemen over de O.144 NAIADE, zoals dat vóór de oorlog het geval was geweest. Of dat gelukt is heb ik niet gevonden, maar de NAIADE vertrok in elk geval op 21 februari ter visserij uit Milford Haven met een Belgische bemanning.

Op 7 maart moest de O.128 NAUTILUS aan de kaai blijven te Milford Haven omdat 2 vissers en 2 stokers, wegens niet ingewilligde looneisen, niet meer wilden varen. De waterschout was een vorige keer nog tussengekomen en ze hadden voor die laatste reis toch 12 £ gekregen. De rederij Aspeslagh wilde ze ontslaan en de NAUTILUS vertrok op 9 maart met 3 Engelse bemanningsleden. Op 13 maart waren intussen van uit Oostende 4 vissers en 3 stokers overgekomen voor de rederij Aspeslagh om o.m. de 3 Engelsen te vervangen die bij de terugkomst van de NAUTILUS zouden ontscheept worden.

Ondertussen stelde de rederij alles in het werk om ook het derde schip, de O.143 NEREE, bij de Admiraliteit vrij te krijgen. Dat schip kwam te Milford Haven toe op 24 april 1919 om overgemaakt te worden aan de rederij Aspeslagh. Zo had de rederij de drie nog bestaande schepen weer in dienst.

De Britse Admiraliteit betaalde de rederij Aspeslagh voor de huur van haar schepen. De vergoedingen werden door de Admiraliteit gestort op een geblokkeerde rekening bij de "Banque belge pour l'Etranger" te Londen (een filiaal van de Société Générale), die ze ten gepasten tijde zou overschrijven op de rekening van H.P.Aspeslagh.

Over de ongetwijfeld maar gedeeltelijke afrekening die te Milford Haven met de Britse Admiraliteit werd gemaakt, sprak H.P.Aspeslagh zijn voldoening uit aan inspecteur Bultinck. Op 31 december 1918 zou dat om en bij de 37.200 £ geweest zijn, maar het is niet bekend over welke periode het ging en het derde schip was toen nog in dienst bij de Admiraliteit. Wel weten we, uit een brief van inspecteur Bultinck, geschreven aan de directeur-generaal van het Zeewezen te Den Haver op 5 juni 1918, dat de Britse Admiraliteit voor het verlies van de O.141 NARVAL in november 1916, een som van £ 9.602.12.00 had toegekend, op voorwaarde dat het geld op de bank geblokkeerd werd, hetgeen dan ook is gebeurd. <sup>(103)</sup>



Met de aanvang van 1919 begon het verblijf van de Vlaamse vissers in Engeland zo stilaan naar zijn einde te lopen. Iedereen verlangde naar zijn geliefd Oostende terug te keren. Door de Belgische reders en de Belgische kolonie te Milford Haven werd het initiatief genomen daar, ter herinnering aan hun verblijf een monument op te richten. Dat monument zou een blijvende gedachtenis zijn



voor de gastvrijheid die de Belgische kolonie daar had genoten vanwege het volk van Milford Haven tijdens de jaren van ballingschap. Op 30 maart 1919 werd het monument onthuld door John Bauwens, directeur van de Pêcheries à Vapeur en voorzitter van het Belgisch Comité, en overgedragen aan de gemeenteraad van Milford Haven. Het was een marmeren zuil van 18 voet hoog, met een vierkantig voetstuk van 4 voet 6 duim zijde, werk van Evan Jones uit Haverfordwest. Op het voetstuk werd een tekst gebeiteld in het Engels en het Vlaams die luidt als volgt:

*“Opgericht door de eigenaars van de stoomtreilers en door het volk*

*van Oostende dat in deze stad woonde tijdens de Grote Oorlog 1914-1919, als blijk van dank aan de Britse Natie over ‘t algemeen en aan het volk van Milford Haven in ‘t bijzonder voor de gastvrijheid hier ontvangen gedurende de periode van ballingschap uit België”.*

Het monument staat er nog altijd op een wegenkruispunt, dicht bij de toenmalige woonst van de Belgische consul. De onthulling greep plaats onder een gesloten grijze hemel met motregen, typisch weer voor de streek. Toch hielden de Scouts en Meisjesgidsen een optocht in de straten, overspannen met slierten wimpels in de Belgische, Britse en geallieerde kleuren. Benevens de voorzitter, John Bauwens waren daar nog aanwezig: Raymond Dillen, secretaris van het Comité, en de leden Jules Baels van de Pêcheries d'Islande, Louis De Munter & Józeph Londès van de Pêcheries du Nord, de waterschout Adolphe Claessens en de aalmoezenier E.H. Xavier Van Nieuwenhuysse. Er waren natuurlijk ook vele aanwezigen uit de politieke en economische middens van de stad Milford. <sup>(104)</sup>

De waterschout van Oostende Adolphe Claessens sloot te Milford Haven zijn kantoor op 15 mei 1919. <sup>(105)</sup> Op heden is de visserij te Milford Haven, zoals te

0.143

PATENTE DE SANTE

-----

CONSULAT DE BELGIQUE

-----

Le soussigné, consul de Belgique a Milford Haven, certifie qu'il n'existe pas de maladie a Milford Haven.

En consequence, il delivre la presente patente de sante a M<sup>r</sup>

*Richard Zonnekeyn* capitaine du bat chalutier appele *"Neree"*

jaugeant *61* tonneaux, sous pavillon Belge venant de *Milford Haven*

allant a *Ostende* declare etre charge de *nécessaire pour*

*royale* ayant a bord *12* personnes, y compris le capitaine et les

passagers, suivant le rele vise au bureau de la marine.

Delivre a Milford Haven, le *31 de juillet 1919*



*G. Kelway*

Gezondheidsattest afgeleverd door de consul van België te Milford Haven voor de afvaart naar België van de O.143 Nérée op 31 juli 1919. (A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen , nr. 8029. Briefwisseling Claessens-Bultinck 1918- 1919).

Oostende, vergane glorie.

De 3 schepen van de rederij Aspeslagh vaarden aanvankelijk nog steeds ter visserij van uit Milford Haven. Wanneer juist ze definitief van uit Oostende zijn beginnen varen, heb ik niet kunnen achterhalen. De haven van Oostende werd officieel opnieuw open gesteld op 15 juni 1919. Dat betekent eigenlijk alleen dat de pakketboten konden binnen en buitenvaren bij elke stand van het getij, maar overigens moesten in de haven nog alle herstellingswerken gebeuren.<sup>(106)</sup>

Alleen van de O.143 NEREE, met schipper Richard Zonnekeyn, is een gezondheidsattest voorhanden, afgeleverd door de Belgische consul Kelway te Milford Haven op 31 juli 1919, waaruit blijkt dat er geen ziekten aan boord waren en dat het schip mocht opvaren naar Oostende met 12 personen, de kapitein inbegrepen.<sup>(107)</sup>

De drie vrijgegeven schepen O.128 NAUTILUS, O.144 NAIADE en O.143 NEREE waren alle 120 voet lang en de brutotonnenmaat ging van 226,02 ton voor de NEREE naar 257,32 ton voor de NAUTILUS.<sup>(108)</sup>

## **2. Economische en sociale moeilijkheden.**

De eerste naoorlogse jaren verliepen vol moeilijkheden, zowel van economische als van sociale aard, waardoor de heropbloei van de stoomvisserij sterk gehinderd werd.

In september 1919 waren er te Oostende nog maar 20 stoomtreilers, maar ze moesten in de dokken blijven liggen bij gebrek aan kolen en aan ijs. De ijsfabrieken draaiden immers nog niet op volle toeren.<sup>(109)</sup> Na 3-4 weken, begin oktober, begonnen de kolen toe te komen en de week nadien zou er ook weer ijs ter beschikking zijn.<sup>(110)</sup> Enkele maanden later, in april 1920, was er weer tekort aan kolen. Per week kon slechts 400 ton verkregen worden terwijl er 1.000 ton van doen waren om alle stoomtreilers te laten varen. Bovendien waren de geleverde kolen nog vaak van slechte kwaliteit. De treilers konden zich weliswaar in Engeland bevoorraden, maar om daar kolen te kunnen krijgen, moesten ze daar ook hun vis verkopen.<sup>(111)</sup>

De grootste moeilijkheden waren nog van sociale aard. Het was al van tijdens de oorlog in Engeland dat de vissers met een kwalijk oog bekeken werden vanwege de stakingen. Nu dat ze in 1919 stilaan teruggekomen waren in eigen land, begonnen ze zich in syndicaten te verenigen en in juli 1919 was er al een eerste staking.<sup>(112)</sup> Einde september was er een nieuwe staking. De voornaamste eisen van de syndicaten waren loonsverhoging, verschaffing van voedsel aan boord, bereid door een kok en betaald door de reder, en tenslotte een voorgeschreven aantal rustdagen naar gelang het aantal dagen zee.<sup>(113)</sup>

Uiteindelijk kwam het tot een vergelijk en de staking eindigde door een scheidsrechterlijke beslissing op 4 november 1920.<sup>(114)</sup> De waterschout informeerde bij de reders naar de lonen van de bemanningsleden. De rederij Aspeslagh liet op 4 november 1919 weten dat de lonen aan boord van haar schepen NAUTILUS, NEREE en NAIADE de volgende waren voor de zes eerstkomende maanden:

Schipper	5%
Tweede	275 frank per maand + 1 ½ %
Visser	250 frank per maand + ½ %
Leerling-visser	125 à 200 frank per maand + 0,40 %
scheepsjongen	125 frank per maand + 0,25%
Mecanicien	400 frank per maand + 1½ %
Eerste stoker	275 frank per maand + ½ %
Tweede stoker	260 frank per maand + ½ %
Kolentremmer	75 à 200 frank per maand + 0,40 %
Kok	250 frank per maand + ½ %

Bovendien voorzag de rederij in de voedselvoorraad voor de hele bemanning. <sup>(115)</sup> Op 8 november verlieten 13 stoomtreilers het eerste handelsdok. (nu eerste Mercatordok) <sup>(116)</sup>

Het jaar daarop, op 15 juni 1920, brak een nieuwe staking uit onder de bemanningen van de stoomtreilers. De zeelieden, aangesloten bij de socialistische "Zeemansbond", eisten dat elke visser, ingescheept op dezelfde boot, lid van de bond moest zijn. Zij stelden dat er maar een echt syndicaat was voor zeelieden en dat de afgevaardigden van het christen syndicaat maar moesten aanwezig zijn bij de gesprekken. <sup>(117)</sup> De staking bleef weken aanslepen en de arbeiders van de werkhuisen van de Pêcheries à Vapeur en van de Pêcheries du Nord slokten zich aan bij de stakingsbeweging. Slechts 3 van de 32 stoomtreilers konden uitvaren met niet-gesyndiceerden. Hendrik Baels, Oostends volksvertegenwoordiger van de Katholieke Partij, interpelleerde de minister en beschuldigde het socialistisch syndicaat als aanstoker van de onrust. De socialist Emile Van Vlaenderen daarentegen stak de schuld op de patroons en op het christen syndicaat dat ruzie zocht, met de socialisten. <sup>(118)</sup>

Begin september, na 2 ½ maanden staking, geraakten de gemoederen van langsom meer opgehitst. Een stoomtreiler, de O.216, lag op zekere dag gezonken in het eerste dok, vlak voor het toenmalig waterschoutsambt ter hoogte van de Zuidstraat, ongetwijfeld wegens sabotage van de stakers. <sup>(119)</sup> Op 7 september werd er met de patroons een voorlopig akkoord bereikt en het einde van de staking was nu in het vooruitzicht. Op 12 september waren er al 24 stoomtreilers in de vaart. <sup>(120)</sup> Het zou nog wel een jaar aanslepen vooraleer alle afspraken nauwkeurig waren vastgelegd. De schipper kreeg 3 % op een verkoop in de vismijn van 30.000 frank, 3,5 % op 35.000 frank, 4 % op 45.000 frank, 5 % op 60.000 frank. De stuurman kreeg 350 frank per maand vast loon, vermeerderd met 0,5 % op de verkoop. Elke visser ontving 350 frank vast loon, verhoogd met 0,25 % op de verkoop en met 2 % op de verkoop van kordeelvis. De reder betaalde het voedsel voor al de bemanningsleden. <sup>(121)</sup>

Als er in Oostende geen staking was, dan was er weer staking in de Engelse kolonmijnen. Die staking duurde 94 dagen en eindigde op 23 juli 1921. In dat tijdsbestek kwamen 576 Britse stoomtreilers te Oostende bunkeren. Onder de

Oostendse reders ter visserij, die altijd nauwe contacten met de Engelse onderhielden, waren het vooral Jules Nierinck (directeur van de Compagnie des Chalutiers à Vapeur) die 379 schepen en H. Aspeslagh, die 85 schepen van kolen voorzagen.<sup>(122)</sup>

### **3. De oorlogsschadevergoeding.**

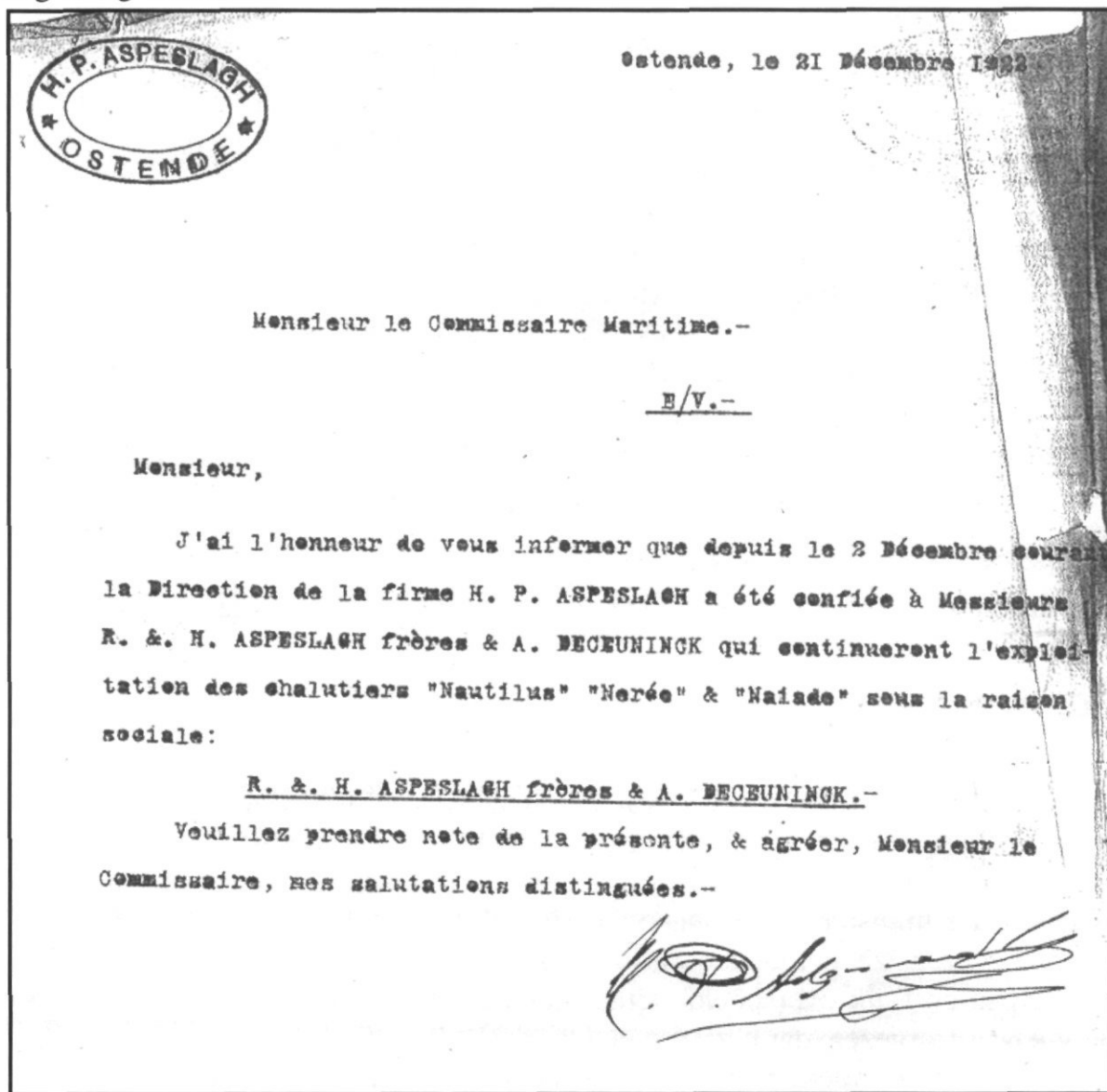
De reders die tijdens de oorlog schepen hadden verloren, keken met belangstelling uit naar de betaling van oorlogsschadevergoeding door Duitsland. Zeven grote Duitse zeilschepen, die uit Chili met nitraat te Oostende waren toegekomen, lagen in de nieuwe handelsdokken te wachten op een definitieve toewijzing. Dat gebeurde in juli 1921; 2 ervan gingen naar Engeland en 5 naar Frankrijk.<sup>(123)</sup> Drie vrij grote en tamelijk recente Duitse stoomtreilers waren door Duitse bemanningen naar Oostende gebracht en lagen al maanden in het tweede handelsdok (Mereatordok) te roesten en te wachten op een bestemming. Het waren de FORSETI, gebouwd in 1916, 96 nettoton, de NOGAT, gebouwd in 1918, 96 nettoton, en de AMIRAL VON POHL, ook uit 1918, 92 nettoton. De regering besliste tot een openbare verkoping over te gaan op 29 juni 1921 en de reglementaire aankondigingen daarvoor werden geplaatst in de pers.<sup>(124)</sup> Offertes werden gedaan door de reders H. Aspeslagh, Delta en Pêcheries à Vapeur, maar de regering besliste de verkoop niet te laten doorgaan en de schepen te behouden voor de Staat. Ze werden alle drie naar het Zeewezendok overgebracht om tot loodsboten te worden omgebouwd.<sup>(125)</sup>

Om aan allerlei moeilijkheden beter het hoofd te kunnen bieden, besloten de Oostendse rederijen van stoomtreilers op 8 september 1922 twee coöperatieven te stichten: "Assurance mutuelle maritime" en "Industrielle des Pêcheries". De rederij Aspeslagh wilde daarin echter niet meewerken.<sup>(126)</sup>

De jaren 1921 en 1922 waren trouwens echte crisisjaren voor de stoomvisserij. De prijzen van de vis in de mijn waren weliswaar verdubbeld tegenover deze in 1914, maar de exploitatiekosten waren meer dan verviervoudigd! Een delegatie van de reders met de gewezen socialistische minister E. Anseele, werd ontvangen door de ministers H. Jaspar van Buitenlandse Zaken en X. Neujean van Verkeerswezen. Ze betoogden dat de grote Belgische vismarkten van Brussel, Antwerpen en Luik overspoeld werden door Duitse vis die langs Nederland in België werd afgezet, dank zij de goedkope Duitse mark waarvan men er 20 moest hebben voor één frank. Bovendien was onze visserij nu haar traditioneel afzetgebied kwijt dat vóór 1914 Elzas-Lotharingen was, waarheen 60 tot 80 % van onze vis naartoe ging. Vóór Wereldoorlog I behoorden die gebieden tot Duitsland, maar na de oorlog was dat Frankrijk geworden. Frankrijk echter beschermde zijn eigen visserij door hogere invoerrechten te heffen. Vóór 1914 was dat 0,20 frank per kg op het nettogewicht, nu bedroeg dat niet minder dan 0,70 frank per kg op het brutogewicht. (vis + verpakking + ijs)<sup>(127)</sup>

Voor de rederij Aspeslagh kwamen daar nog twee belangrijke hangende kwesties bij. De betaling van de huur van de schepen gebruikt door de Britse Admi-

raliteit was geregeld, maar de vergoeding van oorlogsschade voor de gezonken O.126 NEPTUNE moest nog geregeld worden. De nieuwe wet Baels had alleen betrekking op de zeilsloepen en niet op de stoomtreilers. De aandelen in de rederij in het bezit van Duitse onderdanen werden na de oorlog onder sequester geplaatst. Het Bestuur van het Zeewezen kon daarin niet tussenkomen. Dat was een zaak van de Domeinen waarmee de onderhandelingen in september 1922 nog bezig waren. <sup>(128)</sup>



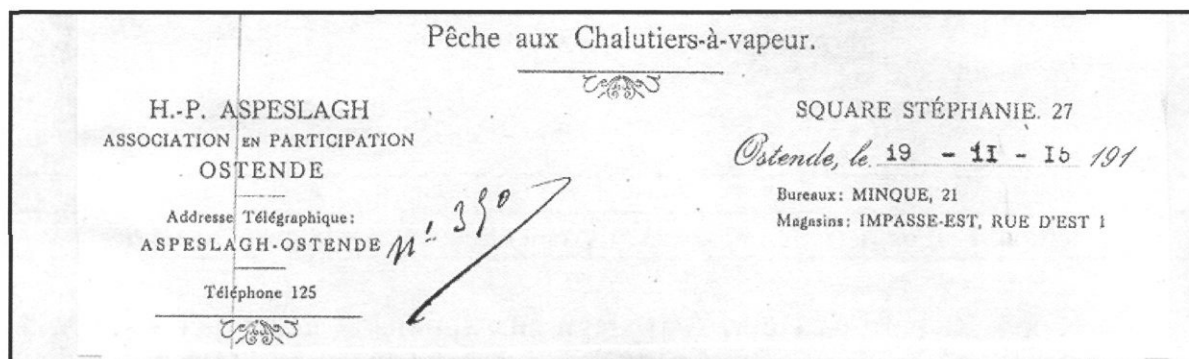
Overdracht van het bestuur van de firma H.P. Aspeslagh aan R. & H. Aspeslagh en A. Deceuninck.  
(Archief Waterschoutambt Oostende).

#### **4. De rederij R. & H. Aspeslagh frères, & A. Deceuninck.**

De 68-jarige reder H.P. Aspeslagh hield in 1922 de zaak voor bekeken. Was hij ziek? Drie jaar later zou hij inderdaad te Oostende overlijden op 9 november



Briefhoofd van vóór 1910. (A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8029. Briefwisseling Claessens- Bultinck 1918- 1919).



Briefhoofd uit de periode 1910 – 1923. (A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8027. Briefwisseling Claessens Milford Haven.

1925. Wat er ook van zij, op 21 december 1922 liet hij in een brief aan de waterschout te Oostende weten dat hij de directie van de firma H. P. Aspeslagh had toevertrouwd aan R. & H. Aspeslagh gebroeders & A. Deceuninck die de uitbating zouden voortzetten van de treilers NAUTILUS, NEREE en NAIADE, onder de firmanaam “R. & H. Aspeslagh frères & A. Deceuninck”.<sup>(129)</sup> Die personen waren zijn twee zonen: Richard Aspeslagh, geboren te Oostende op 20 mei 1890, dus 32 jaar oud, en Henri Aspeslagh, geboren te Oostende op 5 juli 1895 en derhalve 27 jaar oud. De derde persoon was Alphonse Deceuninck, geboren te Oostende op 22 december 1884 en dus 38 jaar oud daags na de overdracht van de firma. Hij was sinds 1912 gehuwd met Margriet Aspeslagh, één van de twee dochters van de reder. Alphonse Deceuninck was in feite al de directeur van de rederij tijdens de oorlog 1914-1918 in Engeland. Hij ging te

Londen met de autoriteiten onderhandelen, voerde de correspondentie en ondertekende de brieven. Henri Aspeslagh junior was oud-strijder. Hij werd opgeroepen te Milford Haven en vertoefde al in juli 1915, pas 20 jaar oud, in de Camp d'Auvours bij Le Mans in Frankrijk. In december 1915 was hij daar nog. Later kwam hij aan en achter het IJzerfront en had daar regelmatig contacten met de broers van zijn schoonbroer Alphonse; met Maurice Deceuninck in Kales en met aalmoezenier Georges Deceuninck in Sangatte, maar vooral met Isidoor Deceuninck met wie hij in juli 1917 in de loopgraven vertoefde. Ze lagen slechts op 10 minuten gaans van elkaar, waarschijnlijk in de buurt van Merkem.

### 5. Stichting van de N.V. "Pêcheries Ostendaises".



#### Briefhoofd uit de periode 1923- 1930 (Archief Scheepsmeetdienst Oostende)

De gebroeders Richard en Henri Aspeslagh en Alphonse Deceuninck namen in 1923 het besluit een naamloze vennootschap op te richten. Dat gebeurde bij akte verleden voor notaris Maurice Serruys te Oostende op 19 mei 1923.<sup>(130)</sup> Naast de drie bovenvermelde personen verschenen verder nog: baron Fernand de Villenfagne de Vogelsanck, John de Biolley, beiden eigenaars te Brussel, ingenieur Joseph Dessain uit Luik, meester Pierre Bock uit Brussel, Henri Mullenders, bankier, en Paul De Leeuw, scheepsmakelaar, beide laatsten uit Antwerpen. Ze waren volmachtdraggers van meer dan 30 andere personen, waarvan Alphonse Deceuninck er 27 voor zijn rekening nam, afkomstig uit Roubaix, Toerkonje, Parijs, Brussel, Oostende, Antwerpen en Marcinelle. Bij de Oostendenaars merken we o.m. enkele schippers of gewezen schippers van de rederij: Alexis Leire, Rochus Legein, Jaak Aspeslagh.

Het is niet de bedoeling hier de statuten, artikel per artikel, te bespreken. Laat ik de voornaamste punten even aanstippen. De benaming van de naamloze vennootschap was "Pêcheries Ostendaises" met maatschappelijke zetel in de Vismijn 21 te Oostende. Terloops zij hier uitdrukkelijk vermeld dat die nieuwe vennootschap absoluut niets te maken had met de naamloze vennootschap met dezelfde naam die te Oostende had bestaan van 1885 tot 1902, waarvan Alfred



Golder de directeur was.

De duur van de vennootschap werd vastgesteld op 30 jaar. Het kapitaal bedroeg 1.850.000 frank, verdeeld over 3.700 aandelen van 500 frank per eenheid. Richard en Henri Aspeslagh en Alphonse Deceuninck brachten in de vennootschap de drie stoomtreilers O.128 NAUTILUS, O.143 NEREE en O.144 NAIADE in, volmaakt zeewaardig en volledig uitgerust ter visserij, samen geschat op 835.000 frank. Dat vertegenwoordigde 1.670 kapitaals aandelen van elk 500 frank die aan Richard en Henri Aspeslagh en Alphonse Deceuninck toebehoorden. Van de 2.030 overige aandelen namen zij er nog gezamenlijk 247 voor hun rekening. Deze aandelen werden volgestort en de tegenwaarde, hetzij 1.015.000 frank, stond volledig ter beschikking van de N.V.

De Raad van Beheer van de vennootschap telde 7 (of meer) beheerders en werd aangesteld voor 6 jaar. De eerste Raad van Beheer bestond uit de volgende 8 personen: Alphonse Deceuninck, Richard en Henri Aspeslagh, reders, Henri Dewavrin, industrieel uit Toerkonje, Joseph Dessain, ingenieur uit Luik, Pierre Bock, doctor in de rechten uit Brussel, Mathias von Bernuth (nu vermeld als Mathieu de Bernuth), verzekeraar uit Brussel, maar ook reder-eigenaar van plezierjachten NAUTILUS en NIRVANA, Henri Mullenders, bankier uit Antwerpen.

Het Directiecomité, aangesteld door de Raad van Beheer, bestond uit de directeurs: Alphonse Deceuninck, Richard en Henri Aspeslagh. Het boekjaar werd afgesloten op 30 april.

Het toezicht op de maatschappij werd toevertrouwd aan één of meer commissarissen, die door de algemene vergadering aangesteld werden voor de duur van 6 jaar. De eerste algemene vergadering werd gehouden op een zaterdag in juli 1924. (precisering ontbreekt!)

De stichters hielden onmiddellijk een algemene vergadering onder voorzitterschap van Joseph Dessain met Alphonse Deceuninck als secretaris. Ze stelden 3 commissarissen aan: John de Biolley, Alexis Leire, schipper bij de rederij, en Alfred Kreglinger, eigenaar uit Antwerpen. Nog hetzelfde jaar, op 19 juli 1923<sup>(131)</sup>, werd voor notaris Maurice Serruys, een buitengewone algemene vergadering samengeroepen, voorgezeten door Henri Dewavrin, voorzitter van de Raad van Beheer, met Alphonse Deceuninck als secretaris. Hierop werd beslist het kapitaal met 150.000 frank (300 aandelen van 500 frank elk) te verhogen en aldus te brengen op 2.000.000 frank. De nieuwe aandelen werden onderschreven door Richard en Henri Aspeslagh en door Alphonse Deceuninck. Tevens werd besloten het boekjaar voortaan af te sluiten op 31 mei en de algemene vergadering te houden op de derde zaterdag van juli om 14 uur, te beginnen in 1924, in de maatschappelijke zetel (Vismijn 21), of op een andere plaats, aangegeven in de uitnodiging.

Deze plaats was doorgaans het lokaal "Ons Huis" in de Jozef II straat. De Vismijn 21 was maar weinig appetijtelijk. De benedenverdieping was een pakhuis waar de vis verhandeld werd. Op de verdieping, te bereiken langs een smalle

houten trap, zonder tegentreden, was er een klein bureau voor de bediende (mijn zuster Agnes Vancraeynest van ca. 1924 tot 1930) en een groot bureau voor de directeurs. In de kwalijke visgeur was het daar allesbehalve prettig werken. Door het bestaan van een afdak langs de cirkelvormige binnenkoer, had het klein bureau langs die kant maar een laag vensterraam en het was er altijd duister.

Een toilet was er niet. Afspraak moest gemaakt worden met een herbergier op de Visserskaai.

“Ons Huis” was het voormalig “Hotel Saint-Georges”,<sup>(132)</sup> dat door architect Dereere werd aangepast en dat werd ingewijd op zaterdag 6 februari 1923. Het was het bezit van de aandeelhouders van de Christen Middenstandsbond<sup>(133)</sup>, waartoe ook Alphonse Deceuninck behoorde. Sinds 1936-1937 maken de terreinen en de gebouwen deel uit van het Onze-Lieve-Vrouwecollege dat ze grondig heeft omgebouwd.<sup>(134)</sup>

## **6. Uitbreiding van de vloot.**

De oprichting van de naamloze vennootschap en de kapitaalsverhoging hadden onmiddellijke gevolgen voor de samenstelling van de vloot. Niet minder dan 4 stoomtreilers werden nog in hetzelfde jaar 1923 aangekocht. Op 22 mei 1923 kwam de O.126 NEPTUNE (II) in de vaart (ex Honjo van Cardiff). Het schip was tijdens de oorlog gebouwd te Aberdeen in 1917 op de werf A. Hall & Co Ltd. Met 90,15 ton netto behoorde het tot de grootste van de Oostendse vloot. Het werd onder het gezag geplaatst van Rochus Legein, de beste schipper van de rederij, zoniet de beste van gans de Oostendse vloot.

Een drietal weken later, op 12 juni 1923, kwam de O.125 NARVAL (II) in de vaart. De ex-Vonolel van Grimsby was gebouwd in 1911 op de werf Cochrane & Sons te Selby. Met 87,29 nettoton was het schip nagenoeg even groot als het voorgaande.

De maand daarop, op 3 juli 1923, kwam nog een zusterschip toe, gebouwd in hetzelfde jaar 1911, op dezelfde werf, dat gedoopt werd als de O.127 NASON (\*)<sup>(135)</sup>

Eindelijk, op 7 november 1923, werd nog een vierde stoomtreiler in de vaart gebracht, de ex-Singe van La Rochelle, maar gebouwd te Selby in 1912, ook bij Cochrane & Sons. Het werd de O.104 NEBRIS, met 77,47 nettoton, iets kleiner dan de voorgaande.<sup>(136)</sup>

In december 1923, waarschijnlijk op zijn dertiende en laatste reis dat jaar, op visvangst langs de Spaanse kusten, nam schipper Rochus Legein tijdens een vreselijk orkaan de driemaster ESCULADUNA op sleeptouw en bracht het schip veilig in de Spaanse haven La Coruna. Schipper en bemanning werden gelukgewenst door de Belgische consul aldaar.<sup>(137)</sup>

Op het einde van 1923 beschikte de Pêcheries Ostendaises dus opnieuw over 7

---

\* NASON is een hoornvis of narwal.

grote stoomtreilers. De pas in 1921 gestichte "Oostendsche Reederij" of "Arment Ostendais" (ook de Bond of de Rode vloot genoemd) had er toen 8 en de Pêcheries à Vapeur 9. Deze laatste echter waren gemiddeld van kleiner formaat. Alfred Golder had toen 4 en de Pêcheries du Nord 3 stoomtreilers.<sup>(138)</sup>

De O.104 NEBRIS heeft niet zolang dienst gedaan bij de rederij. Op 4 oktober 1924 werd het schip weer verkocht aan de Consolidated Steam Fishing & Ice Company Ltd te Grimsby.<sup>(139)</sup> De maand voordien, in de nacht van 9 op 10 september 1924, was het op weg naar Antwerpen, gestrand te Knokke wegens het slechte weer. Het duurde meer dan twee weken vooraleer het schip weer vlot kwam.<sup>(140)</sup> Dat was wellicht de aanleiding tot de verkoop.

Het jaar 1923 was voor de rederij een goed jaar geweest. De O.127 NASON, pas aangekocht in juli, liep op 1 augustus onder schipper Prosper Zonnekeyn, de haven binnen en maakte de fantastische besomming van 129.706 frank.<sup>(141)</sup> Ziehier trouwens de opbrengsten van de 7 schepen van de rederij in 1923:<sup>(142)</sup>

Schip	Schipper	Totale opbrengst in 1923	Aantal op-reizen	Gemiddelde per reis
O.104 NEBRIS	Prosper Zonnekeyn	80.987	3	26.996
O.125 NARVAL (II)		317.287	11	28.844
O.126 NEPTUNE (II)	Rochus Legein	600.275	13	46.175
O.127 NASON	Prosper Zonnekeyn	402.428	9	44.714
O.128 NAUTILUS		415.556	16	25.972
O.143 NEREE	Michel Vermeersch	684.014	21	32.572
O.144 NAIADE	Ernest Hubrouck	612.061	21	29.146
samen		3.112.608		

Het ging dus uitstekend met de rederij. Zelfs werd in mei 1924 aangekondigd dat er nog twee nieuwe treilers werden aangekocht.<sup>(143)</sup> Maar dat waren valse geruchten. Toch vertoonde het eerste exploitatiejaar, afgesloten op 31 mei 1924, een klein verlies van 15.627 frank. Er werden natuurlijk belangrijke investeringen gedaan door de aankoop van 4 schepen voor 1.752.098 frank. Dat impliceert geldleningen en betaling van interesten. (23.520 frank)<sup>(144)</sup>

## **7. Jaren van bloei en grote tegenslagen.**

In de visserij zijn de tegenslagen nooit veraf. Hierboven werd al melding gemaakt van de stranding van de O.104 NEBRIS met de verkoop van het schip als gevolg. Nauwelijks enkele maanden later, op 9 januari 1925, ging de O.144 NAIADE verloren door een lek in de romp bij de Fär Öereilanden. De bemanning werd gelukkig gered.<sup>(145)</sup>

De opbrengsten van de verkoop in de vismijn daalden met meer dan 550.000 frank zodat het tweede exploitatiejaar op 31 mei 1925 afgesloten werd met een verlies van 67.544 frank.<sup>(146)</sup> Op 31 december 1925 had de rederij nog 5

stoomtreilers in de vaart <sup>(147)</sup>: O.125 NARVAL (II), O.126 NEPTUNE (II), O.127 NASON, O.128 NAUTILUS, O.143 NEREE.

Het jaar 1926 begon slecht voor de rederij Pêcheries Ostendaises. Op 25 februari 1926, rond 14 uur, zonk de O.143 NEREE door een lek op 11 mijl Z.O. van Portland. Opnieuw kon de bemanning gered worden. <sup>(148)</sup> Ondertussen echter ging schipper Rochus Legein met zijn schip O.126 NEPTUNE altijd maar door met het aanvoeren van miraculeuze vangsten, zowel van IJsland als van Spanje, en brak alle records op de Oostendse vismarkt. In maart 1926, na een reis van 16 dagen naar IJsland, maakte hij 82.149 frank, terwijl de O.127 NASON, ook van IJsland, slechts 26.860 frank opbracht. <sup>(149)</sup> Begin april maakte Rochus Legein met de NEPTUNE van IJsland 72.281 frank en eind april, na 16 dagen, overtrof hij zichzelf met 88.795 frank. <sup>(150)</sup> De O.127 NASON, schipper Prosper Zonnekeyn, wilde niet ten achteren blijven en verkocht einde maart 1926 voor 71.387 frank en half april voor 62.400 frank, steeds van IJsland. <sup>(151)</sup>

De O.125 NARVAL (II) was minder fortuinlijk. In maart 1926 had het schip Aberdeen moeten binnenlopen met averij. In april, komende van IJsland, besomde het maar 37.085 frank. <sup>(152)</sup>

De O.128 NAUTILUS verkocht in april voor 42.530 frank IJslandse vis, maar werd in dezelfde maand gepraaid in de IJslandse territoriale wateren en kon slechts vrij komen na betaling van een fikse boete. <sup>(153)</sup> Hetzelfde gebeurde in datzelfde jaar met de O.127 NASON. Dat kostte de rederij 163.132 frank boete. Toch kon het derde exploitatiejaar op 31 mei 1926 afgesloten worden met een kleine winst van 5.891 frank. <sup>(154)</sup>

Vanaf juli 1926 ging Rochus Legein met zijn O.126 NEPTUNE zijn kansen wagen op de Spaanse kusten. Eind augustus verkocht hij zijn lading vis, waaronder niet minder dan 4.000 kg tong, voor 157.565 frank! In september, opnieuw terug van Spanje, maakte hij 123.878 frank. <sup>(155)</sup>

Het was de tijd dat ik thuis als klein jongentje mijn vader hoorde vertellen van de knappe prestaties van de schippers Leire, Zonnekeyn en Rochus. (Deze laatste altijd genoemd bij zijn voornaam zodat ik in de mening verkeerde dat Rochus zijn familienaam was) Ze kwamen bij mij over als een soort helden. We waren op de hoogte van alles wat er aan boord op de reizen naar IJsland en Spanje gebeurde, van de vangsten, van de averijen, van het mijnen in Engelse havens, enz. temeer omdat mijn zuster Agnes op het bureau in de vismijn de administratie deed, de telegrammen van de schippers ontving, de bestellingen moest doen voor het proviand aan boord, enz. Dikwijls ben ik met haar mee geweest, na de kantooruren, naar de bakker Van Steenkiste, meen ik, in de Schipperstraat die brood en zeebeschuiten leverde aan boord.

Het was ook de tijd dat ik mijn vader hoorde vertellen, toen hij 's middags thuiskwam, over de koninklijke begrafenis van "paster Pupe", waarop honderden mensen aanwezig waren, zowel in de kerk als op de weg ernaar toe. Henri Pype, gewezen aalmoezenier aan boord van de VILLE D'OSTENDE en van de VILLE D'ANVERS, had ontzettend veel verwezenlijkt voor de visserij en voor

zijn geliefde vissers en werd door deze laatsten op de handen gedragen. Op 30 juni 1926 was hij te Oostende overleden.

### **8. De grote staking in de Engelse kolenmijnen. De laatste winstgevende jaren.**

Ondertussen was in Engeland, in mei 1926, een grote staking uitgebroken in de kolenmijnen. Tientallen, ja honderden, Engelse stoomtreilers kwamen zich te Oostende bevoorraden in steenkoolbriketten. De Oostendse rederijen, die ook stoomtreilers bezaten, o.m. de rederijen van Bauwens (Pêcheries à Vapeur), Nierinck (Pêcheries du Nord), Golder en Aspeslagh-Deceuninck (Pêcheries Ostendaises), fungeerden te Oostende als makelaars voor die leveringen. Deze zeer winstgevende handelsverrichtingen stonden wel onafhankelijk van de activiteiten van de rederij. Voor Aspeslagh-Deceuninck waren het vooral stoomtreilers uit Grimsby (kenletters GY) die kwamen bunkeren. Het eerste schip liep binnen op 11 mei 1926. Einde mei waren het al 92 schepen die ieder 180 tot 200 ton kolen insloegen aan 130-140 frank de ton en 210 frank voor de briketten.<sup>(156)</sup> Er werd achteraf wel getwijfeld of een deel van die kolen niet voor de Engelse binnenlandse markt was bestemd.

De volgende maanden kwamen er nog meer schepen: 131 in juni, 160 in juli, 191 in augustus, 139 in september, 165 in oktober en nog 19 in november. In totaal werden 897 stoomtreilers door de zorgen van Aspeslagh-Deceuninck van bunkerholen voorzien.<sup>(157)</sup> Dat gebeurde in het vlotdok van de handelshaven. Honderden spoorwegwagons werden daar op de westkaai op- en afgereden, afkomstig uit de Belgische en de Franse kolenmijnen. Mijn vader Leopold Vancraeynest hield daar toezicht op de verschepingen voor rekening van Aspeslagh-Deceuninck. Hij deed dat trouwens ook, van 's morgens heel vroeg, op het lossen van de vis in de hoek van het eerste handelsdok (Mercatordok), schuin tegenover het café "t Waterhuis". De visbennen werden daar geladen op lange platte karren, die getrokken door paarden naar de vismijn werden gereden voor de verkoop. Dikwijls ben ik aan hangaar 5 geweest om daar met mijn zuster Anna het middageten voor mijn vader te brengen. Ik herinner mij nog goed de scherpe geur van het Chilinitraat dat daar in die hangaar lag opgestapeld. De staking in de Engelse mijnen eindigde begin december 1926 en had 30 weken geduurd.<sup>(158)</sup>

In 1926 en 1927 was de rederij nog vrij succesvol hoewel gans de Belgische economie te lijden had onder de waardevermindering van onze munt met 89 % in oktober 1926. De 4 schepen boekten nog voortreffelijke resultaten. Schipper Rochus Legein onderscheidde zich opnieuw door in april 1927 van IJsland met zijn O.126 NEPTUNE voor 175.177 frank vis te verkopen.<sup>(159)</sup>

Het vierde exploitatiejaar werd op 31 mei 1927 afgesloten met een winst van 126.925 frank. Dat bedrag lijkt wel wat opgedreven, waarschijnlijk om aan de aandeelhouders een dividend van 6 % van hun kapitaal te kunnen uitkeren. Henri Dewavrin was al het jaar voordien als voorzitter uit de Raad van Beheer

verdwenen en vervangen door Joseph Dessain. John de Biolley werd er nu in opgenomen. Het aantal commissarissen werd van 3 tot 2 teruggebracht: Alfred Kreglinger en Alexis Leire.<sup>(160)</sup>

Het vijfde exploitatiejaar 1927-1928 was, wat de opbrengst betreft, nog vrij goed te noemen. In januari 1928 bracht de O.125 NARVAL (II) van IJsland 80.259 frank op. De 3 andere schepen O.126 NEPTUNE (II), O.127 NASON, O.128 NAUTILUS van het Kanaal, maakten respectievelijk 49.760, 46.687 en 57.379 frank, wat voor die kortere reizen zeker niet slecht te noemen was.<sup>(161)</sup>

Schipper Rochus Legein deed daarop met zijn NEPTUNE nog een reis naar IJsland en bracht 30.000 kg vis mee, hetgeen 122.964 frank opleverde. De NAUTILUS, opnieuw van het Kanaal, maakte de mooie besomming van 70.605 frank.<sup>(162)</sup>

### **9. De beste tijden zijn voorbij.**

Helaas, de beste stoomtreiler O.126 NEPTUNE (II), onder het gezag van de meest ervaren schipper van de Oostendse vloot Rochus Legein, liep op zondag 25 maart 1928 om 1.30 uur 's nachts in de mist op de rotsen van de Schotse kust ca. 5 mijl N.O. van het vuur van Noss Head. Het schip was op donderdag 22 maart uit Oostende vertrokken met een 16-koppige bemanning aan boord, op weg naar IJsland. De bemanningsleden konden gelukkigerwijs overstappen in de reddingsboot en landden op het strand in de buurt. Ze klauterden op de rotsen en werden ondergebracht in een school te Canisboy. Voor de rederij was het de zoveelste zware klap en de verslagenheid in de families Aspeslagh en Deceuninck, ook in onze familie (mijn moeder Esperance Deceuninck was de zuster van Alphonse Deceuninck), was groot.<sup>(163)</sup> Het aantal stoomtreilers van de rederij was nu tot 3 herleid.

Op 17 april 1928 bracht de O.127 NASON van IJsland 68.000 kg vis binnen, maar dat leverde slechts 100.537 frank op, wat maar 1,48 frank per kg was. De O.128 NAUTILUS deed in dezelfde maand april twee reizen naar het Kanaal en bracht op 2 april 12.100 kg en op 18 april 18.800 kg vis aan wal die voor respectievelijk 57.231 frank (4,73 frank per kg) en 71.073 frank (3,78 frank per kg) werden verkocht.<sup>(164)</sup>

Spijt alles kon het vijfde exploitatiejaar op 31 mei 1928 nog afgesloten worden met een geringe winst van 17.030 frank. Op de algemene vergadering, gehouden op 21 juli 1928, gaven de beheerders J. Dessain, H. Mullenders, P. Bock en J. de Biolley hun ontslag. De Raad van Beheer bestond voortaan uit 4 leden met Mathias von Bernuth als voorzitter.<sup>(165)</sup> Tegelijkertijd werd er een buitengewone algemene vergadering gehouden waarop werd beslist het aantal beheerders op tenminste 4 (i.p.v. minstens 7) vast te stellen en de datum van de algemene vergadering te verplaatsen van juli naar de laatste zaterdag van september.<sup>(166)</sup>

In juni 1928 kwam alleen de O.127 NASON op de Oostendse markt: op 4 juni met 25.500 kg vis van IJsland, goed voor 51.341 frank (2,01 frank per kg) en op 26 juni met 53.000 kg, die maar 72.411 frank (1,37 frank per kg) opleverden.

(167)

In dezelfde maand juni werd besloten toch nog een vierde stoomtreiler aan te kopen te Hull, ter vervanging van de verloren gegane O.126 NEPTUNE (II). Het schip kwam einde juni 1928 te Oostende toe en werd de O.126 NEPTUNE (III). Het kwam op 3 juli in de vaart. Het was de ex-SEGINUS van Hull, gebouwd in 1915 op de werf Cochrane & Sons te Selby. Op 24 september werd het schip omgedoopt in O.268 TANGANYIKA. Het had een tonnenmaat van 117,12 nettoton en 293,89 ton bruto. De volgende maand, op 23 oktober 1928, werd ook de O.125 NARVAL (II) omgedoopt en werd de O.271 KASAI.<sup>(168)</sup> Over de reden van die naamswijziging, met namen uit de vroegere Belgische Congo, tastte ik tot voor kort in het duister.

Robert Rycx, die onder het gezag van de topschipper van Oostende Rochus Legein, had gevaren, geeft er in zijn bewaarde notities het antwoord op.<sup>(169)</sup> Door een vergissing in de koers van een wachtlopend bemanningslid, waren ze binnengedrongen in de IJslandse territoriale wateren. De naam en het nummer van het schip waren gerapporteerd in de pikdonkere nacht met een zoeklicht van de kustwacht die zonder boordlichten genaderd was. Kapitein Rochus, daarvan dadelijk op de hoogte gebracht, gaf onmiddellijk bevel zuidwaarts te stomen buiten de territoriale wateren. Na dat incident vroeg Rochus het nummer en de naam van het schip te veranderen omdat hij vreesde bij een volgende ontmoeting met de kustwacht opgeleid te worden. De reders gaven hem dadelijk voldoening.

De O.268 TANGANYIKA (ex-Neptune III) bleef onder het gezag van de bekende schipper Rochus Legein. Op 6 november 1928, na een reis van 17 dagen naar IJsland, bracht hij 47.000 kg vis binnen, die 189.754 frank (4,04 frank per kg) opbrachten. Natuurlijk waren niet alle reizen van schipper Rochus even succesrijk. Op 3 december 1928 bracht hij 26.500 kg vis binnen van IJsland die de mooie som van 120.469 frank (4,55 frank per kg) opleverden, maar op 26 december brachten 28.200 kg slechts 51.290 frank (1,82 frank per kg) op. De O.127 NASON voerde op 10 december slechts 5.300 kg vis aan van IJsland die toch 25.144 frank (4,74 frank per kg) opleverden en op 26 december werd 11.200 kg vis aangebracht van de Noord die voor 35.426 frank (3,16 frank per kg) werden verkocht. De O.128 NAUTILUS voerde op 17 december 17.300 kg vis aan van het Kanaal voor 65.571 frank. (3,79 frank per kg) De O.271 KASAI (ex-Narval II) tenslotte bracht op 12 december van IJsland 10.100 kg vis binnen, goed voor 36.739 frank (3,64 frank per kg) en op 31 december van de Moray Firth 12.300 kg vis die voor 44.230 frank (3,60 frank per kg) werden van de hand gedaan.<sup>(170)</sup>

Een nieuw record werd door schipper Rochus Legein gevestigd met de O.268 TANGANYIKA op 5 maart 1929 met een opbrengst van 209.102 frank.<sup>(171)</sup>

Maar één zwaluw maakt nog de lente niet en vele andere reizen zullen wel ontoereikende vangsten opgeleverd hebben. Immers, het zesde exploitatiejaar, gesloten op 31 mei 1929, liet een aanzienlijk en onverklaarbaar verlies zien van

385.873 frank.<sup>(172)</sup>

Daarop werd besloten een paar stoomtreilers te verkopen, te beginnen met de oudste, de O.128 NAUTILUS, gebouwd in 1905. De koper op 29 augustus 1929 was de "Société E. Malfoy Fils & Co" van Boulogne. De maand erop, op 27 september 1929, was het de beurt aan de O. 127 NASON, gebouwd in 1911. Het was weer een rederij van Boulogne die het schip aankocht: de "Société Boulonnaise d'Armement à la Pêche, Zuncquin, Bouclet & Cie".<sup>(173)</sup> Beide schepen werden verkocht om verder te varen onder Franse vlag.

### **10. Het doek valt over de rederij.**

In oktober 1929 kregen we de beurscrach van Wallstreet. Dat was het begin van de grote economische crisis die zich vooral in de volgende jaren tot in 1935, hier en over de hele wereld, zou laten voelen. Het zevende exploitatiejaar werd op 31 mei 1930 afgesloten met een verlies van 624.163 frank of 31,2 % van het oorspronkelijk kapitaal van 2.000.000 frank.<sup>(174)</sup> Op de buitengewone algemene vergadering van 16 juli 1930, gehouden in het hotel "Ons Huis" werd beslist de vennootschap in vereffening te verklaren. Als vereffenaars werden aangesteld: Alphonse Deceuninck, Richard en Henri Aspeslagh. Zij kregen als vergoeding 5% van het te gelde te maken actief. Aan de aandeelhouders zou 50 % van het volgestorte oorspronkelijk kapitaal onmiddellijk terugbetaald worden. Het saldo zou vereffend worden bij afsluiting van de liquidatie.<sup>(175)</sup>

Ondertussen was de verkoop van de schepen verder gegaan. De O.271 KASAI (ex O.125 Narval II) werd op 5 maart 1930 verkocht aan "Reparatie Inrichting Erenst Weimar" te IJmuiden om te varen onder Nederlandse vlag, door bemiddeling van de scheepsmakelaar René Moreux et Cie te Parijs.<sup>(176)</sup> Tenslotte vertrok de O.268 TANGANYIKA (ex O.126 Neptune III), met schipper Pieter Martinsen, op 14 mei 1930 naar Fleetwood om er te varen onder Engelse vlag bij de rederij "R. W. Mason Trawlers & Co Ltd, Fleetwood".<sup>(177)</sup>

Hiermee was het doek gevallen over wat weleer één van de grootste stoomrederijen van Oostende was geweest. Ze mocht met flinke schippers grote successen boeken. Ze werd echter ook getroffen door zware tegenslagen. Opeising van alle schepen op één na, dat dan nog werd gekelderd, tijdens Wereldoorlog I, betaling van zeer zware boetes opgelegd door de IJslanse autoriteiten, verlies van twee goede treilers op een paar jaar tijd, en tenslotte de economische crisis die bijna alle stoomrederijen van Oostende fataal werd.

In 1930 ging ook de "S. A. Pêcheries d'Islande" van Jules Baels in vereffening. Na het overlijden van Alfred Golder te Oostende op 14 oktober 1926, gingen zijn schepen over naar de "S. A. Pêcheries nationales belges", die in 1933 in vereffening ging. Alleen de "S. A. Pêcheries à Vapeur" van John Bauwens en de "Oostendsche Reederij" (of De Bond, of de Rode Vloot) zouden zelfs nog Wereldoorlog II overleven.

De Pêcheries à Vapeur was wel, niettegenstaande haar naam, al in 1924 schuchter begonnen met de overschakeling van stoom naar dieselmotor en dat werd in



de jaren dertig verder gezet. De Pêcheries Ostendaises van Aspeslagh- Deceuninck bleef echter geloven in de stoom en, wellicht onder druk van de tegenslagen, het gebrek aan betrouwbaarheid van de motor in die tijd voor lange reizen, het tekort aan geschoolde mecaniciens voor scheepsmotoren, het gebrek aan opvolgers om de zaken in die moeilijke tijden te runnen, gaf ze de voorkeur aan liquidatie boven de overschakeling op de dieselmotor.

De rederij heeft tijdens de ganse duur van haar bestaan in totaal 17 stoomtreilers in bezit gehad waarvan de lijst hieronder volgt. Niet van alle schepen konden al de technische kenmerken teruggevonden worden. Niet alle bronnen zijn trouwens eensluidend. Ik laat het aan de lezer over de ontbrekende vakjes in te vullen.

Vlootlijst van de rederij H. Aspeslagh- F. Zonnekeyn, H. Aspeslagh & Co, H. P. Aspeslagh,  
R. & H. Aspeslagh frères & A. Deceuninck, S. A. Pêcheres Ostendaises

Nr	Naam van het schip	Bouwwerf	Bouw- jaar	Lengte	Breedte	Nettoton	Brutoton	Vermo- gen npk	In dienst	Buiten dienst	aanmer- kingen
O.122	FRANCO- BELGE					49,82			1889	1900	1
O.125	TOURQUEN- NOIS	Cochrane & Cooper, Beverley	1898	110'8	21'0	68,63		64	1898	1909	2
O.140	NERVIEN	Edwards Bros, North Shields	1898	110'6	21'1	60,22		70	1898	1912	3
O.126	NEPTUNE (I)	Cook Welton & Gemmell, Hull	1901	112'0	21'5	70,54	188,82	66	1901	1916	4
O. 25	AUGUSTA		1898			59,32			1903	1904	5
O.127	NUMITOR	Cochrane & Sons, Selby	1902	120'0	22'0	123,06	242,20	71	1903	1916	6
O.128	NAUTILUS	Cochrane & Sons, Selby	1905	120'0	22'0	118,90	257,32	71	1905	1929	7
O.125	NEMROD	Cook Welton & Gemmell, Hull	1909						1910	1910	8
O.141	NARVAL (I)	Cook Welton & Gemmell, Hull	1910	116'5	21'9	69,37	210,41		1910	1916	9
O.142	NIXE	Smith's Dock Cy Ltd., N.Shields	1905	115'		55,48	197,54		1912	1915	10
O.144	NAIADE	Smith's Dock Cy Ltd., N.Shields	1907	120'		70,12	232,85		1912	1925	11
O.143	NEREE	Dundee Shipbuilding Wharf	1909	120'		61,23	226,02		1914	1926	12
O.127	NASON	Cochrane & Sons, Selby	1911	39,48 m	6,90 m	87,29	218,31	73 HP	1923	1929	13
O.126	NEPTUNE (II)	A. Hall Cy Ltd, Aberdeen	1917	37,84 m	6,92 m	90,15		82 HP	1923	1928	14
O.125	NARVAL (II)	Cochrane & Sons, Selby	1911	39,48 m	6,90 m	87,29	247,04	82 HP	1923	1928	15
O.104	NEBRIS	Cochrane & Sons, Selby	1912	41,15 m	7,28 m	77,47	242,80	52	1923	1924	16
O.126	NEPTUNE (III)	Cochrane & Sons, Selby	1915	40,69 m	7,01 m	117,12	293,89	78 HP	1928	1928	17
O.268	TANGANYIKA	ex NEPTUNE (III)							1928	1930	18
O.271	KASAI	ex NARVAL (II)							1928	1930	19

**AANMERKINGEN BIJ DE VLOOTLIJST**

- 1 Aangeschaft door Jean Dossaer & Co in Engeland in 1884; aangekocht in 1889 door Henri Aspeslagh en Florimond Zonnekeyn; verloren gegaan in een storm op 22 december 1900 op 30 mijl ONO van IJmuiden; bemanning gered.
- 2 Aangekomen te Oostende op 6 maart 1898, besteld door H. Aspeslagh en F. Zonnekeyn; vergaan in augustus 1909 door aanvaring in het Kanaal van Bristol; bemanning gered.
- 3 Aangekomen te Oostende op 5 oktober 1898, besteld door H. Aspeslagh en Co; vergaan op 17 juni 1912 rond 10.45 uur door een lek veroorzaakt door stoten op een wrak op ca. 6 mijl ten ZW van de vuurtoren Longships bij Landsend; bemanning gered.
- 4 Aangekomen te Oostende op 4 augustus 1901, besteld door H. Aspeslagh en F. Zonnekeyn; in de vaart op 6 augustus 1901; tot zinken gebracht door de Duitse duikboot UC 46 op 25 mijl W-Z 1/4 W van St. Ann's Head bij Milford Haven op 26 december 1916.
- 5 Aangekomen te Oostende in juli 1898, besteld door de S.A. Chalutiers à Vapeur, directeur August Pede; aangekocht in 1903 door H. Aspeslagh en F. Zonnekeyn; gezonken op 21 juli 1904 om 20.30 uur door stoten op een wrak op 6 mijl NW van het lichtschip Smith's Knoll.
- 6 Aangekomen te Oostende op 20 februari 1903, besteld door H. Aspeslagh en F. Zonnekeyn; opgeëist door de Belgische regering en ten dienste van de Britse Admiraliteit gesteld op 1 maart 1916; getorpedeerd op 20 april 1918.
- 7 Aangekomen te Oostende op 12 februari 1905, besteld door H. P. Aspeslagh; in de vaart op 14 februari 1905; opgeëist door de Belgische regering en ten dienste gesteld van de Britse Admiraliteit op 1 maart 1916; teruggegeven op 9 januari 1919; verkocht op 29 augustus 1929 aan de Société E. Malfoy et Fils & Cie te Boulogne.
- 8 Aangekomen te Oostende op 24 januari 1910, besteld door H.P Aspeslagh; vergaan op 19 februari 1910 bij St. Catherine's Point (eiland Wight).
- 9 Aangekomen te Oostende op 18 september 1910, besteld door H.P. Aspeslagh; opgeëist door de belgische regering en ten dienste gesteld van de Britse Admiraliteit op 1 maart 1916; op 26 november 1916 als vermist gemeld op de oostkust van Engeland; gekelderd door Duitse torpedoboten ter hoogte van Lowestoft.
- 10 Ex M.88 St. Bride; aangekocht in 1912 van de Milford Haven Steam Trawling Company Ltd door H.P. Aspeslagh; aangekomen te Oostende op 18 maart 1912; verkocht te Milford Haven op 11 oktober 1915 aan reder

Canon van Aberdeen.

- 11 Ex M.205 St. Clear; aangekocht in 1912 van de Milford Haven Steam Trawling Company Ltd; aangekomen te Oostende op 18 maart 1912; opgeëist door de Belgische regering en ten dienste gesteld van de Britse Admiraliteit op 1 maart 1916; teruggegeven op 9 januari 1919; gezonken op 9 januari 1925 rond 23 uur door een lek op 62°32' NB 6°33' WL bij de Fär Öer eilanden; 12-koppige bemanning gered.
- 12 Ex M.42 Athalia; aangekocht in februari 1914 te Milford Haven; aangekomen te Oostende op 15 maart 1914; opgeëist door de Belgische regering en ten dienste gesteld van de Britse Admiraliteit op 1 maart 1916; teruggegeven op 24 april 1919; gezonken door een lek op 25 februari 1926 rond 14 uur op 11 mijl ZO van Portland; bemanning gered.
- 13 Ex GY.22 Princeps; aangekomen te Oostende op 29 juni 1923; verkocht op 27 september 1929 aan de Société Boulonnaise d'Armement à la pêche Zuncquin et Bouclet & Cie te Boulogne om onder Franse vlag te varen.
- 14 Ex Honjo van Cardiff; in de vaart te Oostende op 22 mei 1923; vergaan op 25 maart 1928 rond 1.30 uur op de Schotse kusten op ca. 5 mijl NO van het vuur van Noss Head; bemanning gered.
- 15 Ex Vonolel van Grimsby; aangekomen te Oostende op 9 juni 1923; wordt op 23 oktober 1928 de O.271 Kasai.
- 16 Ex Singe van La Rochelle; aangekocht in oktober 1923 te La Rochelle; meetbrief afgeleverd te Oostende op 7 november 1923; verkocht op 4 oktober 1924 aan de Consolidated Steam Fishing & Ice Company Ltd te Grimsby om te varen onder Engelse vlag.
- 17 Ex Seginus van Hull; meetbrief afgeleverd te Oostende op 23 juni 1928; wordt op 24 september 1928 de O.268 Tanganyika.
- 18 Ex O.126 Neptune (III) sinds 24 september 1928; verkocht aan R.W. Mason Trawlers & Co Ltd te Fleetwood; afgevaren uit Oostende op 14 mei 1930.
- 19 Ex O.125 Narval (II) sinds 23 oktober 1928; verkocht op 5 maart 1930 aan VN Reparatie-Inrichting Erenst Weimar te IJmuiden om onder Nederlandse vlag te varen.

## VERWIJZINGEN.

E.O. = L'Echo d'Ostende; Car. = Le Carillon; ZW= De Zeewacht.

- <sup>1</sup> E.O., 11 januari 1885
- <sup>2</sup> E.O., 7 maart 1886.
- <sup>3</sup> ASAERT Gustaaf. Analytische inventaris van de Monsterrollen ter visserij (1818 – 1843 en 1860 – 1910) p.12
- <sup>4</sup> Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la ville d'Ostende, 1884, p. 93 – 94.
- <sup>5</sup> E.O.; 7 mei 1885
- <sup>6</sup> E.O., 18 december 1887
- <sup>7</sup> Zie noot 5.
- <sup>8</sup> Zie noot 2.
- <sup>9</sup> Rapport ... ville d'Ostende, 1885, p. 81 - 82
- <sup>10</sup> Zie noot 5.
- <sup>11</sup> Zie noot 5
- <sup>12</sup> KLAUSING Jef. De vissers bijten van zich af. De Plate, 1979, p.91  
JANSOONE Roger. Het laatste bolwerk van de jager. Beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij. P. 73  
Bibliotheek Universiteit Gent, D. Ost 1243. Knipsel uit "La Patrie", 40<sup>e</sup> année, n<sup>o</sup> 243 (1887), dat een artikel overneemt uit de "Précurseur" van Antwerpen.
- <sup>13</sup> E.O., 9 januari 1887
- <sup>14</sup> E.O., 9 januari 1887
- <sup>15</sup> Bijlage Belgisch Staatsblad 1880, akte nr. 1295 en 1890, akte nr. 1228.
- <sup>16</sup> Zie noot 3.
- <sup>17</sup> POPPE Marcel. De geschiedenis van de rederij Henri Aspeslagh, in "Het Nieuwsblad van de Kust" van 5 januari 1978.
- <sup>18</sup> E.O., 30 maart 1893
- <sup>19</sup> Pype Henri. La pêche maritime, in: La Mer. Guide du touriste et du villégiateur au littoral belge, p. 156.  
BLY Frans. Onze zeilvischsloepen, p. 87 – 89.
- <sup>20</sup> E.O., 2 februari 1896.
- <sup>21</sup> E.O., 21 juni 1896.
- <sup>22</sup> E.O., 26 oktober 1897.
- <sup>23</sup> Car., 8 maart 1898.
- <sup>24</sup> E.O., 4 maart 1897.
- <sup>25</sup> Car., 19 februari 1899; 12-13 augustus 1899.
- <sup>26</sup> VANCRAEYNEST Raymond. De Oostendse stadstram, p. 25.
- <sup>27</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad, 1898, akte nr. 1901.
- <sup>28</sup> E.O., 21 juli 1898.
- <sup>29</sup> E.O., 6 oktober 1898  
zie ook noot 17.
- <sup>30</sup> E.O., 5 januari 1899.
- <sup>31</sup> E.O., 4 januari 1900.
- <sup>32</sup> Zie noot 31.
- <sup>33</sup> E.O., 17 mei 1900, 20 mei 1900.  
Car., 17 mei 1900.
- <sup>34</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7622. Bundel 1872- 1904. Map van het jaar 1900.

- <sup>35</sup> E.O., 2 september 1900.  
<sup>36</sup> Car., 22 november 1900.  
<sup>37</sup> E.O., 25 december 1900.  
Car., 25 december 1900.  
<sup>38</sup> E.O., 11 juli 1901.  
<sup>39</sup> E.O., 6 augustus 1901.  
<sup>40</sup> E.O., 27 maart 1902, 10 april 1902.  
<sup>41</sup> E.O., 22 februari 1903.  
<sup>42</sup> E.O., 19 mei 1903.  
<sup>43</sup> Car., 21 mei 1903.  
<sup>44</sup> E.O., 24 mei, 11 juni, 18 juni, 28 juni, 14 juli, 19 juli, 28 juli, 25 augustus, 15 september 1903.  
<sup>45</sup> Car., 9 juni 1903.  
<sup>46</sup> E.O., 22 maart 1904.  
<sup>47</sup> E.O., 30 januari 1902.  
<sup>48</sup> E.O., 1 oktober 1903  
Car., 1 oktober 1903.  
<sup>49</sup> E.O., 24 juli 1904.  
<sup>50</sup> Car., 16 februari 1905.  
<sup>51</sup> Car., 23 februari 1905.  
<sup>52</sup> Car., 10 maart 1908, 12 maart 1908.  
<sup>53</sup> Car., 13-14 juni 1908.  
<sup>54</sup> Car., 16 juni 1908.  
<sup>55</sup> Bulletin van de Handelskamer, 1908, p. 166-168.  
<sup>56</sup> Bulletin van de Handelskamer, 1913, p. 67-69.  
<sup>57</sup> Car., 20-21 februari 1909.  
<sup>58</sup> DEZUTTERE Charles. Notre pêche maritime, in: La Belgique maritime et coloniale, nr. 12 van 17-18 april 1919.  
<sup>59</sup> Car., 5 januari 1909, 20-21 februari 1909.  
<sup>60</sup> Rapport ... ville d'Ostende, 1906, p.115; 1908, p.126.  
<sup>61</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad, 9 oktober 1908, akte nr. 5485.  
<sup>62</sup> Car., 11 mei 1909.  
<sup>63</sup> Car., 17 juni 1909.  
<sup>64</sup> Car., 8 augustus 1909.  
<sup>65</sup> Car., 27 januari 1910  
E.O., 19-20 februari 1910.  
<sup>66</sup> Car., 11 november 1909.  
<sup>67</sup> Car., 22 september 1910.  
<sup>68</sup> Car., 1 september 1910.  
<sup>69</sup> Car., 11 april 1911.  
<sup>70</sup> Car., 1 september 1911.  
<sup>71</sup> Car., 14 november 1925.  
<sup>72</sup> Archief O.L.V. College Oostende. Verzameling palmaressen.  
<sup>73</sup> Car., 14 maart, 21 maart, 28 september 1912.  
<sup>74</sup> E.O., 23 juni 1912  
R.A. Brugge. Hoofdwaterschoutambt Oostende, nr. 326. Lijsten van ingeschreven vissersvaartuigen 1912- 1921.  
<sup>75</sup> Car., 11 februari 1913.  
<sup>76</sup> Car., 16 oktober 1913.

- 
- <sup>77</sup> Rapport ... ville d'Ostende, 1912, p.142.
- <sup>78</sup> Car., 19 maart 1914.  
E.O., 18-19 maart 1914.
- <sup>79</sup> Bulletin communal, 1913, p.792.
- <sup>80</sup> Car., 30 december 1913.
- <sup>81</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7921. Visserij in Engeland tijdens W.O. I. Verslag van waterschout A. Claessens over het jaar 1915.
- <sup>82</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8004. Briefwisseling Londen- Le Havre. Looneisen in de koopvaardij 1915- 1918.
- <sup>83</sup> Board of Agriculture and Fisheries in the great war. Report on the fisheries for the years 1915- 1918. Aangehaald door Charles Dezuttere in: La belgique maritime et coloniale, nr. 41 van 4-5 november 1920.
- <sup>84</sup> DEZUTTERE Charles. La pêche maritime et la grande guerre en Angleterre, in: La Belgique maritime et coloniale, nr. 41 van 4-5 november 1920.
- <sup>85</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8028. Briefwisseling Claessens- Bultinck, 1916.
- <sup>86</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7606. Zeevisserij 1915; 1917-1927.
- <sup>87</sup> COOPMAN François. De vergeten zeevrijdigers 1914- 1918, in: De Plate, november 1992, p. 241- 244.
- <sup>88</sup> R.A. Brugge. Hoofdwaterschoutambt Oostende, nr. 182. Lijst van vissersschepen en stoomvisserssloepen die gevechten onderstaan hebben met de vijand of die verdwenen zijn door oorlogsfeiten
- <sup>89</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8099. Verliezen van gezonken schepen 1919 – 1921.
- <sup>90</sup> Eigen archief. Correspondentie met mijn ouders.
- <sup>91</sup> DEZUTTERE Charles. Notre pêche maritime, in: La belgique maritime et coloniale, nr. 12 van 17-18 april 1919.
- <sup>92</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7921. Verslag van de waterschout Claessens over het jaar 1916.
- <sup>93</sup> Fotocopie van de brief van A. Bultinck van 9 maart 1916, mij overgemaakt door François Coopman, waarvoor mijn beste dank.
- <sup>94</sup> Zie noot 74.
- <sup>95</sup> Zie noot 81.  
Gedrukte aanplakbrief, volledig in het Nederlands, met opschrift "Stad Milford Haven".
- <sup>96</sup> Zie noot 93.
- <sup>97</sup> DESNERCK Gaston en Roland. Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen. Deel II, p. 292.
- <sup>98</sup> Zie noot 89.
- <sup>99</sup> Zie noot 74.
- <sup>100</sup> R.A. Brugge. Hoofdwaterschoutambt Oostende, nr. 183. Lijst van vissers in aanmerking komend voor uitkering van premies voor oorlogsdiensten 1914- 1918.
- <sup>101</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7625. Bundel varia 1884- 1914.
- <sup>102</sup> DEZUTTERE Charles. La Pêche maritime et la grande guerre en belgique, in: La Belgique maritime et coloniale, nr. 40 van 28-19 oktober 1920.
- <sup>103</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7963. Zeevisserijschepen, voornamelijk te Milford Haven.
- <sup>104</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 7625. Bundel varia 1884 – 1914, waarin een exemplaar van de "Milford Haven Gazette" van 28 maart 1919.
- <sup>105</sup> Zie noot 103.
- <sup>106</sup> Car., 18 juni 1919.
-

- <sup>107</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8029. Briefwisseling Claessens- Bultinck 1918- 1919.
- <sup>108</sup> Hoofdwaterschoutamb van Oostende. Register met de vlootlijsten voor de jaren 1922- 1928.
- <sup>109</sup> Car., 3 september 1919.
- <sup>110</sup> Car., 1 oktober 1919.
- <sup>111</sup> Car., 7 april 1919.
- <sup>112</sup> Car., 20 juli 1919.
- <sup>113</sup> Zie noot 110.
- <sup>114</sup> Car., 5 november 1919.
- <sup>115</sup> Zie noot 107.
- <sup>116</sup> Car., 9 november 1919.
- <sup>117</sup> Car., 27 juni 1920.
- <sup>118</sup> Car., 11 juli 1920.
- <sup>119</sup> Car., 1 september 1920.
- <sup>120</sup> Car., 12 september 1920.
- <sup>121</sup> Car., 7 september 1921.
- <sup>122</sup> Car., 23 en 27 juli 1921.
- <sup>123</sup> Car., 13 juli 1921.
- <sup>124</sup> Car., 15 juni 1921
- <sup>125</sup> Car., 7 september 1921.
- <sup>126</sup> Car., 18 september 1922.
- <sup>127</sup> Car., 24 april, 31 mei 1922.
- <sup>128</sup> A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 8099. Verliezen gezonken schepen 1919- 1921.
- <sup>129</sup> Zie noot 108.
- <sup>130</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 10 juni 1923, akte nr. 6759.
- <sup>131</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 10 augustus 1923, akte nr. 8864.
- <sup>132</sup> VAN CAILLIE André. Oud Oostende in Beeld. Deel 4, nr. 112.
- <sup>133</sup> ZW., 12 februari 1921.
- <sup>134</sup> VANCRAEYNEST Raymond & DE GROEVE Alfons. Onze-Lieve-Vrouwecollege Oost- ende 1842 – 1992, p. 155- 157.
- <sup>135</sup> Zie noot 108.  
Car., 13 juni en 4 juli 1923.  
ZW., 16 juni 1923.
- <sup>136</sup> Zie noot 108.  
ZW., 13 oktober 1923.  
Car., 7 november 1923.
- <sup>137</sup> ZW., 22 december 1923.  
Car., 18 december 1923.
- <sup>138</sup> Car., 14 november 1923.
- <sup>139</sup> Zie noot 108.
- <sup>140</sup> ZW., 13, 20, 27 september 1924.
- <sup>141</sup> ZW., 4 augustus 1923.  
Car., 4 augustus 1923.
- <sup>142</sup> ZW., 26 januari 1924
- <sup>143</sup> ZW., 3 mei 1924.
- <sup>144</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 3 augustus 1924, akte nr. 9544.
- <sup>145</sup> E.O., 21 januari 1925.



- Zie noot 108.
- <sup>146</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 3-4 augustus 1925, akte nr. 9607.
- <sup>147</sup> E.O., 31 december 1925.
- <sup>148</sup> Zie noot 108.
- <sup>149</sup> ZW., 19 maart 1926.
- <sup>150</sup> ZW., 9 en 30 april 1926.
- <sup>151</sup> ZW., 2 en 23 april 1926.
- <sup>152</sup> ZW., 26 maart, 16 april 1926.
- <sup>153</sup> ZW., 23 april, 7 en 21 mei 1926.
- <sup>154</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 7 augustus 1926, akte nr. 9450.
- <sup>155</sup> ZW., 27 augustus, 17 september 1926.
- <sup>156</sup> ZW., 4 juni 1926
- <sup>157</sup> R.A. Brugge. Hoofdwaterschoutambt Oostende. Register nr. 218.
- <sup>158</sup> ZW., 3 december 1926.
- <sup>159</sup> ZW., 23 april 1927.
- <sup>160</sup> Bijlagen belgisch Staatsblad 5 augustus 1927, akte nr. 10.180.
- <sup>161</sup> ZW., 4 februari 1928.
- <sup>162</sup> ZW., 11 februari 1928.
- <sup>163</sup> ZW., 31 maart 1928.
- <sup>164</sup> ZW., 19 mei 1928.
- <sup>165</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 6-7 augustus 1928, akte nr. 11.355.
- <sup>166</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 10 augustus 1928, akte nr. 11.459.
- <sup>167</sup> ZW., 28 juli 1928.
- <sup>168</sup> Hoofdwaterschoutambt Oostende. Zie noot 108.
- <sup>169</sup> RYCX Robert. Notities uitgegeven door de Heemkring Ter Cuere, Bredene, in Cahier 3 – 1999 onder de titel: Het leven van Robert Rycx door hemzelf verteld.
- <sup>170</sup> ZW., 17 november 1928.
- <sup>171</sup> ZW., 5 januari 1929.
- <sup>172</sup> ZW., 9 maart 1929.
- <sup>173</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 16 oktober 1929, akte 15.567.
- <sup>174</sup> Hoofdwaterschoutambt Oostende. Vlootlijsten 1929- 1930.
- <sup>175</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 11-12 augustus 1930, akte nr. 12.800.
- <sup>176</sup> Bijlagen Belgisch Staatsblad 9 augustus 1930, akte nr. 12.672.
- <sup>177</sup> Zie noot 108.  
ZW., 15 maart 1930.